



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MARIA CLARA ORTEGA PICHININ HOPPE

A RUA

Percepção na paisagem urbana

LINHA DE PESQUISA: Teoria, História e Projeto
ORIENTADOR: Prof^a. Dr^a. Norma Regina Truppel Constantino

BAURU
2019

MARIA CLARA ORTEGA PICHININ HOPPE

A RUA

Percepção na paisagem urbana

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

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

BAURU
2019

Pichinin-Hoppe, Maria Clara Ortega.

A RUA : Percepção na paisagem Urbana / Maria Clara Ortega Pichinin Hoppe, 2019

152 f.

Orientadora: Norma Regina Truppel Constantino

Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2019

1. Ruas. 2. Paisagem Urbana. 3. Espaços públicos. 4. Atratividade. 5. Percepção. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Título.

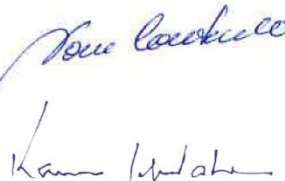
ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado de MARIA CLARA ORTEGA PICHININ HOPPE, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.

Aos 11 dias do mês de outubro do ano de 2019, às 09:30 horas, no(a) Auditório da Seção Técnica de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação., reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Profa. Dra. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO - Orientador(a) do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Profa. Dra. MARTA ENOKIBARA do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Profa. Dra. KARIN SCHWABE MENEGUETTI do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / UEM/UJEL, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE Mestrado de MARIA CLARA ORTEGA PICHININ HOPPE, intitulada **A RUA : Percepção na paisagem Urbana**. Após a exposição, a discente foi arguida oralmente pelos membros da Comissão Examinadora, tendo recebido o conceito final: APROVADO. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelos membros da Comissão Examinadora.

Profa. Dra. NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO

Profa. Dra. MARTA ENOKIBARA

Profa. Dra. KARIN SCHWABE MENEGUETTI



Aos meus pais, Marcos e Liane,
Minha irmã Thais e ao Matheus.

AGRADECIMENTOS

À Prof.^a Dr.^a Norma Regina Truppel Constantino, que me orientou como uma amiga, tornando possível meu desejo de estudar as ruas e me ensinando os conceitos de paisagem, um novo horizonte que se tornou fascinante. Muito obrigada!

Às professoras Dr.^a. Marta Enokibara e Dr.^a. Karin Schwabe Meneguetti, por aceitarem participar da minha banca e pelos conselhos e considerações enriquecedoras que fizeram.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pelos ensinamentos ao longo do mestrado.

Aos funcionários da Seção Técnica de Pós-Graduação da FAAC/UNESP, incluindo a Camile, que já fez parte desse grupo em que todos sempre foram dispostos a ajudar.

A todos os amigos que fizeram parte junto comigo do programa de pós-graduação. Em especial a Ana Carolina e Beatriz, com as quais compartilhei as dúvidas mesmo antes de ingressar no mestrado.

Aos amigos do Grupo de Estudos da Paisagem, desde as primeiras meninas que participavam e me receberam de braços abertos, e aos que entraram depois, enriquecendo os debates, ajudando-me a entender melhor os conceitos sobre paisagem e muitas vezes fazendo aumentar os questionamentos sobre este tema. Em especial, a Fernanda e a Karla, que, como veteranas, sempre tinham boas respostas para as dúvidas do mestrado, e ao Pedro, que me trouxe a familiaridade de Presidente Prudente e entendia meus comentários.

À Josi e a Beatriz, pela amizade ao me ajudarem prontamente em alguns dos levantamentos realizados na avenida. Ao apoio das amigas, mesmo distantes, Luciana, Ana Carolina e Nathália.

À minha família e ao Matheus, que me incentivaram, me aguentaram e comemoraram comigo, sem os quais não teria alcançado meus propósitos. Obrigada por se fazerem presentes sempre!

RESUMO

A pesquisa parte da análise da rua, um espaço comum a todos, que está enraizado em nossa mente ao pensarmos na cidade. A paisagem formadora de uma rua pode atrair ou não usuários para esse espaço. No início da formação das cidades, a rua era o local onde tudo acontecia: comércios, trocas, circulações, conversas importantes ou rotineiras. Com a evolução e o desenvolvimento das tecnologias, a forma urbana foi se adaptando e se modificando, assim como o cotidiano das pessoas. A popularização do automóvel foi um grande marco para essa transformação. Além disso, as tecnologias aumentaram a atratividade de estar em locais privados e muitas ruas deixaram de ser o palco de atividades e o espaço de permanência das pessoas. Esses fatores modificaram a paisagem urbana. O objetivo aqui é compreender os elementos atrativos nesse tipo de espaço a partir do estudo de sua paisagem contemporânea. Para isso, a metodologia propõe, além do aprofundamento teórico, o estudo de caso da Avenida Nações Unidas em Bauru, utilizando análises físicas e perceptivas, para entender e definir sua atratividade. Através do embasamento teórico, é possível gerar base para futuros projetos que se preocupem mais em construir paisagens urbanas atrativas, estabelecendo diretrizes para esse fim. Definindo uma boa paisagem para as ruas, é possível, portanto, contribuir para a qualidade de vida nas cidades.

Palavras-Chave: Ruas, Paisagem Urbana, Espaços públicos, Atratividade, Percepção.

ABSTRACT

The research starts from street analysis, a common space for all, which is rooted in our minds when thinking in cities. The former landscape of a street may or may not attract users for this space. Early in the formation of the cities the street was the place where everything happened; business, exchanges, circulations, important or casual talks. With the evolution and development of technologies, the urban form has been adapting e changing, just like the daily life of people. The car popularization was a great frame for this transformation. Besides, the technologies increased attractiveness of being in private places and many streets are no longer the stage of activities and the living space of people. These factors have changed the urban landscape. The objective here is to comprehend the attractive elements in this type of spaces from the study of this contemporary landscape. For this the methodology proposes, besides the theoretical deepening, the case study of avenue Nações Unidas in Bauru, using physical and perspectives analysis, to understand and define its attractiveness. Through theoretical background is possible to generate basis to future projects who are more concerned with building attractive landscapes, establishing guidelines for this purpose. Defining a good landscape for streets is possible, therefore, to contribute to the quality of life in the cities.

Keywords: Streets, Urban landscape, Public spaces, Attractiveness, Perception.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A transformação da paisagem da Avenida Nações Unidas: Córrego das Flores (altura da R. Inconfidência), construção da Avenida Nações Unidas e a via atualmente, sempre no sentido norte-sul.....	27
Figura 2: Relação do tipo de atividade e a qualidade no ambiente.	33
Figura 3: Esferas Públicas.	37
Figura 4: Localização da região de Bauru no mapa do estado de São Paulo e em destaque o traçado das rodovias e a população de algumas cidades nesta região.....	41
Figura 5: Localização da Avenida Nações Unidas na cidade de Bauru.....	42
Figura 6: Poupatempo (esq.), Teatro Municipal/ Secretária Mun. da Cultura (dir.).	43
Figura 7: Parque Vitória Régia - cartão postal de Bauru a “cidade sem limites”.....	44
Figura 8: A localização do Edifício Brasil-Portugal na paisagem da Avenida Nações Unidas, antes e depois da canalização do córrego.	45
Figura 9: Construção da via Nações Unidas próxima ao Edifício Brasil-Portugal.	45
Figura 10: Feira livre no local onde hoje está a Praça República do Líbano.	46
Figura 11: Mapa com o Córrego das Flores a céu aberto entre a Rua Constituição até o Parque Vitória Régia (sem data).	47
Figura 12: Projeto de Jurandyr Bueno Filho para o Parque Vitória Régia e ampliação da Avenida Nações Unidas (1974).	47
Figura 13: Avenida Nações Unidas após explosão em 1976.	48
Figura 14: Interpretação da atratividade da paisagem.	49
Figura 15: Canalização do Córrego das Flores e implantação da paisagem da Avenida Nações Unidas.	52
Figura 16: Formação da cidade de Bauru.	53
Figura 17: Espaço da Avenida Nações Unidas, década de 1950.....	55
Figura 18: Bairros atuais ao longo da Avenida Nações Unidas.....	57
Figura 19: Avenida Nações Unidas, próximo ao trevo da Rod. Marechal Rondon nas décadas de: 70/80, 80/90 e fotografia aérea atual da mesma área.....	58
Figura 20: Vista da Rodovia Marechal Rondon a partir da Avenida Nações Unidas.	58
Figura 21: Configurações do desenho urbano na avenida.	60
Figura 22: Entorno impróprio para pedestres dos pontos de ônibus e com apenas uma opção de caminho.	61
Figura 23: Faixa de pedestre no trecho logo após o cruzamento com a Av. Duque de Caxias.	62
Figura 24: Elementos de trânsito ao redor do Parque Vitória Régia em destaque as faixas de pedestres.....	63

Figura 25: Desenho das faixas de pedestres, próximo a Av. Duque de Caxias (esq.) e em frente ao Parque Vitória Régia (dir.).....	63
Figura 26:Localização dos elementos de mobilidade.	64
Figura 27:Acidentes de Trânsito em Bauru, detalhe do cruzamento entre as avenidas Nações Unidas e Nuno de Assis.....	65
Figura 28: Elementos obstruindo a passagem nas calçadas da Avenida Nações Unidas.	66
Figura 29: Fachada do Teatro Municipal.....	67
Figura 30: Largura das calçadas.....	67
Figura 31: Passagem de pedestre em área sem pavimentação.....	68
Figura 32: Falta de espaço para o pedestre.....	68
Figura 33: Principais pontos de enchentes/alagamentos em Bauru/SP.	69
Figura 34: Alagamento na Avenida Nações Unidas em janeiro de 2017.....	70
Figura 35: Parque Vitória Régia.....	71
Figura 36: Áreas verdes na Avenida Nações Unidas.	71
Figura 37: Localização das praças e parque ao longo da Avenida Nações Unidas.....	72
Figura 38: Praça da Paz (acima) e Praça República do Líbano (abaixo).	73
Figura 39: Pessoas aproveitando a sombra no parque Vitória Régia.....	73
Figura 40: Calçada e canteiro próximo a loja de departamentos Havan.....	74
Figura 41: Árvores na calçada em frente ao edifício Brasil-Portugal.	75
Figura 42: Áreas de sombra ocupadas na calçada.	75
Figura 43: Vista do Parque Vitória Régia inserido na avenida.....	77
Figura 44: Desníveis na região do Parque Vitória Régia.....	78
Figura 45: Escadarias nas calçadas próximas ao Parque Vitória Régia.....	79
Figura 46: Localização dos pontos de uso mais abrangente.....	80
Figura 47: A conectividade dos pontos de lazer e serviço na Avenida Nações Unidas.	81
Figura 48: Canalização do Córrego das Flores	84
Figura 49:Construção do Parque Vitória Régia.....	84
Figura 50: Vista Parque Vitória Régia em destaque o anfiteatro no centro do lago.....	85
Figura 51: Fotografias dos usuários do Parque Vitória Régia	86
Figura 52: Espaços para sentar	86
Figura 53: Espaço para sentar próximo ao movimento do trânsito.....	87
Figura 54: Fachadas onde os anúncios e vitrines não seguem as escalas humanas....	88
Figura 55: Número de estabelecimentos por quadra na Avenida Nações Unidas	88
Figura 56: Número de estabelecimentos por quadra na Avenida Nações Unidas.	89
Figura 57: Usos atuais dos estabelecimentos na Avenida Nações Unidas.	89

Figura 58: Relação entre o uso e o horário de funcionamento dos estabelecimentos na Av. Nações Unidas.	90
Figura 59: Praça da Paz com iluminação pública e dos trailers em seu entorno.	90
Figura 60: Parque Vitória Régia durante à noite.	91
Figura 61: Recorte do mapa Macrozoneamento do Município de Bauru	92
Figura 62: Recorte do mapa do zoneamento de Bauru, 1982	93
Figura 63: Parte do projeto de ciclovia na área da Avenida Nações Unidas presente no Plano de Mobilidade da Prefeitura Municipal de Bauru.	94
Figura 64: Implantação de rampas de acesso ao Parque Vitória Régia - Detalhe do estudo para implantação de ciclovia.	95
Figura 65: Áreas de permanência - Detalhe do estudo para implantação de ciclovia.	96
Figura 66: Acesso ao ponto de ônibus próximo à Praça da Paz - Detalhe do estudo para implantação de ciclovia.	97
Figura 67: Mapa com pontos de Risco - Plano de Drenagem de Bauru.	98
Figura 68: Critérios de Jan Gehl para a "qualidade com respeito à paisagem do pedestre"	101
Figura 69: Exemplo de metodologia adotada pela autora sobre a atratividade dos espaços, segundo critérios estabelecidos por Gehl.	102
Figura 70: Qualidade da paisagem ao longo da Avenida Nações Unidas, segundo os critérios de Gehl (2014).	103
Figura 71: Qualidade segundo os critérios de segurança na Avenida Nações Unidas.	106
Figura 72: Qualidade segundo os critérios e conforto na Avenida Nações Unidas.	107
Figura 73: Oportunidades no espaços da Praça República do Líbano (primeira fotografia) e Parque Vitória Régia (primeira fotografia).	108
Figura 74: Qualidade segundo os critérios de prazer na Avenida Nações Unidas.	109
Figura 75: A qualidade da presença das pessoas.	111
Figura 76: Faixa etária de quem respondeu aos questionários.	112
Figura 77: Divisão por utilização dos trechos da avenida.	113
Figura 78: Meios de locomoção na avenida.	114
Figura 79: Motivo de usos da via.	114
Figura 80: A opinião dos usuários sobre as características físicas da avenida.	115
Figura 81: Espaços considerados perigosos.	116
Figura 82: Principais itens citados para melhorar o trânsito na avenida.	116
Figura 83: O espaço da avenida qualificado para os automóveis, pedestres e transportes públicos.	118
Figura 84: Mapa com os pontos destacados na paisagem da Avenida Nações Unidas.	125

Figura 85: Detalhamento dos principais cruzamentos.....	126
Figura 86: Cruzamento Avenida Duque de Caxias.	127
Figura 87: Cruzamento com a Avenida Rodrigues Alves	129
Figura 88: cruzamento Nuno.....	130
Figura 89: Estudos em áreas de cruzamentos.....	131
Figura 90: Travessia próximo ao Senac.....	132
Figura 91: Calçadas próximo ao SENAC e à Secretária Municipal de Cultura.	133
Figura 92: Vista da calçada em frente ao Terminal Rodoviário.	134
Figura 93: Passagem de Pedestre sob o a linha férrea.....	135
Figura 94: Modificação no estudo para implantação de ciclovia.....	135
Figura 95: Caminho de desejo e falta de acesso na avenida.	136
Figura 96: Acessos próximo ao ponto de ônibus na Praça da Paz.....	138
Figura 97: Espaço com oportunidades sociais na avenida.....	140

LISTA DE QUADROS

Quadro 1:Palavras-chave para a leitura da paisagem e da atratividade.	22
Quadro 2: Escala de distâncias de relacionamento social.	35
Quadro 3: Percepção do corpo humano em diferentes distâncias.	35
Quadro 4: Relação entre os conceitos de paisagem e atratividade para análise de espaço urbano.	50
Quadro 5: Formas de acesso e oferta de usos	139

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
METODOLOGIA	19
CAPÍTULO 1	
PAISAGEM E ATRATIVIDADE DAS RUAS	24
1.1 Paisagem.....	24
1.2 Atratividade.....	30
CAPÍTULO 2	
PAISAGEM E ATRATIVIDADE: AVENIDA NAÇÕES UNIDAS - BAURU	40
2.1 A Avenida Nações Unidas e a cidade de Bauru.....	40
2.2 Leitura da paisagem da Avenida Nações Unidas: elementos naturais e culturais ...	48
CAPÍTULO 3	
PAISAGEM COMO PROJETO: USO E ATRATIVIDADE NA AVENIDA NAÇÕES UNIDAS	83
3.1. Critérios de atratividade presentes na paisagem da Avenida Nações Unidas	99
3.2. Percepção da paisagem pelos usuários.....	112
CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
REFERÊNCIAS	144
APÊNDICES	149
APÊNDICE A - Questionário sobre atratividade urbana na Avenida Nações Unidas - Bauru/SP	149
APÊNDICE B – Termo de consentimento livre e esclarecido.....	152

INTRODUÇÃO

Nem todas as formas urbanas têm igual potencial de atratividade, pois encontramos nas cidades espaços que são convidativos ao uso e também áreas onde circulamos por falta de opções. Os elementos que caracterizam um espaço influenciam o bem-estar e o comportamento do cidadão bem como as suas escolhas. Allan B. Jacobs (1993) descreve, em seu livro, sobre ruas que atraem as pessoas e que as afetam positivamente. O autor lista uma série de ruas, com diferentes tipologias, que são consideradas importantes, especiais e até mesmo únicas, e, por esses motivos, destacam-se no espaço urbano devido às suas formas e seus usos, podendo ser a marca de um bairro e/ou de uma cidade. Quando a rua consegue ser atrativa, perdura na memória de seus usuários, criando uma identidade, um espírito para aquele lugar de acordo com as atividades que ali ocorrem, algo que a faz única e que pode apresentar diferentes escalas, tornando-se importante para toda uma cidade, com um reconhecimento às vezes mundial, ou ser representativa para um indivíduo ou comunidade específica.

Mesmo as vias com menor destaque também são influenciadoras da qualidade de vida urbana, pois, sendo a rua um espaço público comum a toda a população, suas características afetam a vida cotidiana de todos na cidade. Assim, o espaço da rua pode ser considerado como um representante da vida na cidade. "[...] No panorama das ruas pode-se ler a vida cotidiana" (CARLOS, 2007, p. 47). Yázigi (2000) também vê o espaço público como uma forma de reflexo da sociedade que o habita, considerando que são as pessoas que afetam o ambiente. Ou seja, a importância desse espaço público não pode ser negada para a compreensão da qualidade de vida urbana.

As vias são definidoras do caráter de uma cidade (CLOS, 2015, p. 8) e, sem elas, não há cidade, assim como sem cidade não há vias (TERAN, 1996, p.8), pois a vida social urbana está intrínseca na realidade da paisagem da rua. Santos (1985) considera culturalmente impossível imaginar uma cidade sem o elemento da rua. Para o autor, isso pode ser constatado com a intensidade de usos e significados que podem e devem existir nesse ambiente. Por meio dos levantamentos apresentados por Lamas (2011) sobre as formas urbanas, é possível constatar que a rua é um elemento reconhecível nas cidades ao longo da história e, apesar de alterações de usos, ela sempre serviu como espaço de circulação. Segundo a definição desse autor, o traçado da rua tem influência direta na forma urbana, podendo ser confundido como gesto de criar a cidade.

Como parte do espaço das ruas, as calçadas demonstram a preocupação com o pedestre, que pode ser notada desde a realização da primeira calçada com os aspectos que conhecemos hoje, segundo Yázigi (2000). Esse fato ocorreu em Paris no ano de 1781 para melhorar as condições de quem frequentava um teatro na Rue l'Odeon. Contudo os espaços urbanos contemporâneos são resultados de planos e projetos que desconsideram a escala humana. Ao analisar as cidades americanas, Speck (2016) considera que os pedestres são relevantes apenas na teoria, pois, nos planos urbanos, suas necessidades são ignoradas. O autor alega que as cidades se refizeram para os automóveis individuais, configurando, segundo suas palavras, como uma guerra contra outros usuários.

A função da rua, desde as primeiras formações urbanas, é ser um espaço público de reuniões e trocas. Teran (1996, p. 8), ao falar sobre o sistema viário de uma cidade, ressalta que a função das vias nunca foi apenas circulação, pois nesse espaço coexistem também aspectos sociais e ambientais que a tornam um elemento fundamental na cidade. A rua não é apenas para comunicar lugares, ela própria é um lugar (CARERI, 2018, p. 19). Nesse sentido, Gehl, Kaefer e Reigstad (2015) revelam que uma das funções das ruas era ser lugar de troca no surgimento das cidades, o que gerava movimento em seus espaços públicos. No entanto, isso foi sendo modificado com a evolução das tecnologias, da forma de se viver e da morfologia urbana. Uma das características que empobrece a qualidade do espaço da rua é a supremacia de um único uso. "La exaltación de la función circulatoria ha eliminado hasta los vestigios de cualquier otra componente característica de aquella [...]", assim Terán (1996, p. 12) se refere ao modo como foi tratado o espaço da rua na cidade moderna, sem considerar os aspectos sociais. Outros autores também compartilham dessas considerações, como Brandão (2008), o qual acredita que atualmente a cidade fica contra a rua, e, para ele, isso ocorre devido aos aspectos históricos da evolução das cidades, como o urbanismo da "Carta de Atenas" e a universalização dos automóveis. Por volta da década de 1930, as mudanças de conceitos para o planejamento urbano conduzem a pensar-se o espaço em razão da função. Os avanços na ciência contribuem para a realização desses desenhos que não consideram as questões sociais, acreditando que o uso nunca deixaria de acontecer (GEHL, 2006, p. 51 - 54). Os espaços modernos passam a desconsiderar, então, a própria escala humana e, assim, os fatores sensíveis que compõem a paisagem. Esses conceitos modernistas refletem na cidade que existe atualmente.

Nas cidades contemporâneas, não encontramos comumente o espaço público com o sentido de extensão da casa, como Werf, Zweerink e Teefelen (2015) afirmam existir até a metade do século XX, tempo em que as ruas tinham uma vitalidade natural e uma grande função social. Ao longo dos anos, porém, muitas atividades passaram a ser realizadas no interior dos edifícios, tirando um pouco do movimento desses espaços e acabando com um dos motivos

de as pessoas permanecerem na rua por mais tempo. Para Sobreira (2013), o sentido de viver a cidade e usar seus espaços públicos foi reprimido quando ela passou a ser um produto no mundo global, privando-se, assim, de seu direito de ser vivida.

Ao pensar os arranjos urbanos, Carlos (2007) considera a dependência existente entre a qualidade das relações sociais e espaciais, por isso o espaço urbano deve ser considerado sempre como uma prática socioespacial. Para a autora, ao entender a prioridade do consumo na sociedade atual, os espaços de passagem são priorizados sobre os espaços de permanência. Dessa forma, no contexto das ruas, a velocidade do carro modifica a paisagem e torna a cidade uma grande vitrine.

As mudanças de interesse no tempo fizeram com que os espaços fossem pensados preferindo a velocidade e a mudança, agora a dúvida existente é "como recuperar a infância perdida da urbe, que no jogo das escondidas se desiludiu com a qualidade de vida da sua própria casa? Por que os cidadãos se destituíram dos seus deveres centrando-se mais nos seus direitos de usufruto do solo?" (SOBREIRA, 2013, p. 213).

"A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente" (GEHL, 2015 p.06), e, para alcançar esses objetivos, os espaços urbanos, dentre eles as ruas, devem ser pensados a partir das pessoas e não mais dos automóveis. Para se ter vida nas ruas é preciso que as pessoas as ocupem.

Ao definir os elementos que compõem uma rua, estabelecem-se naturalmente as atividades que irão acontecer naquele espaço. Pensando a paisagem das cidades, podemos acompanhar como essas mudanças estão ocorrendo. Ao interpretar o espaço, conseguimos perceber os desejos de uma sociedade e como as suas relações sociais se realizam.

O uso consegue modificar o espaço apesar de sua raiz histórica, mas também vemos que o uso precisa ser estimulado por elementos físicos que podem ser adaptados na paisagem. Ou seja, na cidade, temos a memória estampada como cenários, e é a renovação dos usos que altera a paisagem de espaços como a rua, mesmo mantendo os mesmo edifícios (JORGE, 2013).

Besse (2014, p. 34) considera a paisagem como uma resposta do viver; "a paisagem é a forma espaço-temporal segundo o qual o habitar humano se desenvolve no mundo". Se Besse entende a paisagem como habitar, a qualidade emocional se torna parte dela, pois, segundo esse mesmo autor, habitar, além de trazer sentimento à geometria dos lugares, traz também atividades que marcam o tempo, atividades que se tornam hábitos e fazem parte da paisagem.

Para o território se tornar habitável, o homem usa da arquitetura como instrumento para domesticar o espaço ilimitado (PALLASMAA, 2011). Landim (2003) reconhece a cidade como paisagem, considerando que esta é o resultado de ações humanas, sociais, culturais e econômicas. Os dois autores relacionam as ações do homem no espaço com o tempo. Para Oliveira (2006), são as mudanças de interesse no tempo que mudam a paisagem, na busca de uma percepção de bem-estar coletivo, afirmando, desse modo, que a paisagem nunca será homogênea. Segundo Holanda (2007, p. 124), "(...) as sociedades não são infinitamente maleáveis como para caber em qualquer camisa de força construída em pedra e cal e não se pode realizar impunemente qualquer absurdo arquitetônico." Isso serve para o urbanismo, que, em uma escala maior que a arquitetônica, transforma a cidade e, por consequência, a qualidade de vida da sociedade.

O planejamento urbano pode receber os conceitos de paisagem como uma nova forma de abordagem (BESSE, 2014). "Cidade que não tem paisagem marcante carece de alma. Ao mesmo tempo que consolida o espírito da cidade, a paisagem pode construir, a cada dia, novas essências, novos sentidos e novas identidades. Ela é o fio condutor potente por onde podemos entender e imaginar a qualidade urbana" (VERAS, 2017, p. 10).

O objetivo da pesquisa é perceber os elementos e as relações na paisagem urbana que caracterizam e qualificam uma rua como atrativa e agradável às pessoas, relacionando os conceitos para compreender e ler o espaço urbano, especificamente as vias, de forma mais completa e humana, utilizando como estudo de caso a Avenida Nações Unidas, em Bauru.

Com isso, os objetivos específicos desta pesquisa são:

- Analisar a paisagem urbana no espaço das ruas;
- Definir características e elementos que tornam o espaço público atrativo;
- Relacionar a paisagem com a atratividade no espaço da rua;
- Compor uma metodologia para a análise conjunta da paisagem e atratividade.

Olhar para uma avenida através dos conceitos da paisagem possibilita a interpretação do caráter desse lugar, considerando o potencial existente para os pedestres, como eles são convidados a usar esse espaço. Ao interpretar a paisagem da via, buscaram-se possibilidades para melhorar a qualidade de vida, visando ao bem-estar de toda a população urbana.

Para o estudo de caso deste trabalho, foi escolhida uma avenida principal localizada em Bauru, uma cidade no interior do estado de São Paulo, com porte médio e que tem influência na sua região. A via em questão foi implantada na metade do século XX. Antes disso esta paisagem era ocupada pelo Córrego das Flores, um curso d'água que foi determinante no

início da formação urbana e que após canalizado deu espaço para a avenida, obra considerada como um sinal de “progresso”. O projeto da Avenida Nações Unidas seguia os conceitos valorizados em sua construção, com o objetivo de se tornar um espaço de circulação rápida para veículos de toda a cidade, pois faz a ligação de diferentes espaços importantes e bairros. Essas características moldaram uma paisagem que prioriza ainda hoje o automóvel.

Para interpretar a atratividade da paisagem no espaço, no primeiro capítulo deste trabalho discutimos os conceitos que embasaram a análise da via, iniciando com a forma de entender e estudar a paisagem. Como esse termo pode ter diferentes definições conceituais, utilizaremos como base as diretrizes traçadas por Jean-Marc Besse (2014; 2013). O autor expõe a paisagem como uma nova perspectiva de estudar o projeto, de entender o espaço no qual será inserido, utilizando diferentes formas de ciência para apresentar cinco maneiras distintas de interpretar a paisagem, mantendo a relação com a natureza, mas colocando o homem como parte criadora e presente nela. As chaves de leitura criadas por Besse são compartilhadas por outros autores que, ao interpretar os espaços públicos e a paisagem, contribuem para sua compreensão; os autores utilizados aqui foram Corajoud (2011), Serrão (2013), Leite (1996), Norberg-Shulz (2006), Santos (1985), Veras (2017), Bartalini (2013), Reker e Pastore (2013), Seel (2011), Assunto (2011), Careri (2018) e Pallasma (2011).

Outro autor que será referência neste trabalho é Jan Gehl, que, desde a segunda metade do século XX, estuda as cidades. Ao interpretar a condição urbana contemporânea como um espaço que não favorece a socialização, o autor aponta, em seus livros, formas de criar cidades mais humanas, que sejam atrativas à permanência. Para isso, além de um estudo histórico sobre a justificativa das condições atuais, Gehl (2006; 2015) também estabelece quais critérios físicos presentes no espaço garantem a qualidade para as pessoas.

Sendo uma preocupação global transformar as cidades contemporâneas em espaços com maior qualidade de vida para as pessoas, outros autores que compartilham desse conceito também serão utilizadas para confirmar as teorias e observar estudos já existentes sobre a atratividade urbana. Entre esses estudos, destaca-se aquele realizado por Jane Jacobs, por ser uma referência ainda atual de como os espaços públicos devem ser tratados. Seu livro “Morte e vida das grandes cidades”, de 1961, chamava atenção para o efeito das mudanças urbanas, fazendo uma crítica severa à forma de pensar a cidade. Todos esses conceitos sobre atratividade serão apontados na segunda parte do primeiro capítulo.

A partir da revisão teórica, no segundo capítulo, as discussões foram aplicadas na análise do espaço viário da Avenida Nações Unidas em Bauru. Primeiramente, é feita uma contextualização sobre a via e a cidade onde é inserida. Posteriormente, a paisagem da

avenida é descrita sob a perspectiva das cinco chaves de leitura estabelecidas por Besse (2014), observando a oportunidade de atratividade presente nos elementos atuais da via, seguindo, para isso, os critérios relacionados por Gehl (2015). A análise utiliza as portas elencadas por Besse (2014) – território produzido pela sociedade ao longo da história, articulação de elementos naturais e culturais, representação cultural e social, e as experiências fenomenológicas da paisagem –, relacionando-as com os critérios de atratividade.

No terceiro capítulo, abordamos a paisagem como projeto, analisando os usos e atratividade da Avenida Nações Unidas a partir dos planos e projetos e da percepção da paisagem pelos usuários, levantada através dos questionários aplicados à população de Bauru, e também das entrevistas com urbanistas e especialistas, embasando as perspectivas contemporâneas apontadas nas considerações finais.

METODOLOGIA

A primeira lei do método de abordagem dialético, segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 101), defende que nada pode ser compreendido de forma isolada, pois o objeto de estudo junto com o meio que o rodeia forma um todo. Assim, nesta pesquisa, para se compreender a atratividade existente na paisagem do espaço urbano, faz-se necessário interpretar a cidade onde a via está implantada e a sociedade que a construiu e a utiliza, uma vez que, de acordo com as considerações levantadas por Marconi e Lakatos (2003), é importante examinar o espaço como uma forma de processo articulado com diversos conjuntos, conjuntos estes que podem ser transformados, pois nada é considerado imutável seguindo essa linha de metodologia.

A fim de explicar os espaços da Avenida Nações Unidas como um todo, este trabalho toma como base dois autores, Jean-Marc Besse e Jan Gehl. O primeiro deles trabalha o conceito da paisagem e como ela pode ser lida, enquanto que Gehl analisa a atratividade das paisagens urbanas atuais para as pessoas.

A leitura da paisagem considera não apenas as características físicas aparentes desse local, mas também o que gerou essa formação e como ela é e foi vista por seus usuários. Todos esses fatores visíveis na análise da paisagem influenciam os tipos de convite que o espaço faz a seus usuários, sendo, assim, possível perceber na paisagem local a atratividade do

espaço. Por isso, a primeira etapa desta pesquisa foi esclarecer os conceitos sobre atratividade e paisagem para poder analisar a via escolhida.

Com os conceitos definidos, partiu-se para entender o espaço estudado com visitas de campo que ajudaram a conhecer o local. As visitas foram feitas em dias e períodos diversos, com o intuito de conhecer o cenário da avenida em diferentes situações. Em harmonia com os conceitos estabelecidos pela teoria, foram coletadas informações referentes aos elementos que qualificam a rua:

1) Quadras e edifícios significativos: largura, tipo e quantidade de usos, número de entradas, pavimentos das edificações e pontos de referência.

2) Calçadas: largura, existência de guias rebaixadas para entrada de veículos e rampas para pessoas com mobilidade reduzida, presença de árvores ou espaços com sombra, tipo e regularidade de pavimento, quantidade e qualidade dos pontos de ônibus.

3) Faixa de rodagem: quantidade de faixas, velocidade permitida, existência de elementos para controlar o trânsito (radares de velocidade, semáforos, faixas de pedestres e obstáculos para reduzir a velocidade).

4) Canteiros: presença de árvores ou espaços com sombra, existência e regularidade de espaço para a passagem de pedestres, quantidade e qualidade dos pontos de ônibus.

5) Usos: tipos de usos ao longo da via, como estão distribuídos e horários de funcionamento.

Com o levantamento das características físicas e de usos dessa via, foram elaborados mapas e tabelas que puderam ajudar a compreender melhor a funcionalidade e a atratividade da avenida. Desse modo, criou-se um amplo conhecimento sobre as características da avenida, apenas com a observação, ainda sem a influência da opinião de seus usuários, sendo que estes fatores foram coletado posteriormente em outra fase da pesquisa.

Concomitante a esse levantamento da paisagem atual da via, foi realizada uma pesquisa sobre a sua história. Esta foi construída ao longo de anos, e os conceitos que influenciaram seu projeto são hoje responsáveis pela qualidade do local, por isso é relevante pesquisar, junto com a história da via, a história da cidade de Bauru e os anseios da sociedade responsável por tal obra.

As fontes primárias deste trabalho que trouxeram essas informações históricas foram obtidas através de: *i)* documentos impressos, como reportagens com informações sobre as avenidas; *ii)* documentos iconográficos históricos que ajudam na compreensão do processo de formação e evolução do espaço. Tais documentos também ajudaram a compreender a importância e a

visão que as sociedades de outras épocas tinham sobre esse lugar. Esses dados foram encontrados em museus ou acervos da cidade, principalmente de jornais locais. Algumas imagens ou reportagens podem ser encontradas em estudos de outros pesquisadores sobre a cidade, e constituem fontes secundárias desta pesquisa.

Depois das primeiras visitas e conhecimento histórico sobre a via, foi possível elaborar perguntas específicas para serem feitas aos usuários, que acrescentaram informações relevantes sobre as experiências sentidas no local. Os questionários¹ foram aplicados por meio virtual e também pessoalmente, em um total de 270 pessoas², número estabelecido através do cálculo de amostragem de 100% da população³ registrada pelo censo de 2010, considerando o nível de confiança de 90% e uma margem de erro de 5%. O resultados dos questionários foram analisados e depois comparados aos dados das características gerais da via, coletados na primeira etapa da pesquisa.

Com os dados físicos, de uso, e históricos da via, foi possível obter uma perspectiva da avenida, que foi analisada a partir dos conhecimentos teóricos sobre interpretação de paisagem e da atratividade urbana. Para a leitura da atratividade da paisagem, foram consideradas as cinco portas de leitura de Besse sobre a paisagem e os doze critérios estabelecidos por Gehl para um espaço atrativo às pessoas, demonstrados no quadro 1.

¹ Questionário da Avenida Nações Unidas - Apêndice A

² Número obtido através do cálculo de amostragem feito por calculadores online, no caso os sites utilizados foram: Solvis (<https://www.solvis.com.br/calculos-de-amostragem/>) e SurveyMonkey (https://pt.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/?cmpid=&cvsorc=&keyword=&matchtype=b&network=g&mobile=0&searchntwk=1&creative=270077068723&adposition=1t1&campaign=60_Shared_Google_WW_PortugueseBR_DynamicSearch_Propecting&cvo_campaign=60_Shared_Google_WW_PortugueseBR_DynamicSearch_Propecting&cvo_adgroup=&dkilp=&cvo_creative=&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&utm_content=270077068723&utm_adgroup=54882679585&utm_term=&utm_bu=Core&utm_network=g&utm_campaign=1407404782&&gclid=CjwKCAiAqqTuBRBAEiwA7B66hVLKirU8C9r6MFctAthNJJ2Ck9LpDLHJN64YDW3OZ1PdfF5uLipt1BoCZJUQAvD_BwE).

³ População de Bauru no último censo (IBGE, 2010): 343.937 pessoas.

Quadro 1: Palavras-chave para a leitura da paisagem e da atratividade.

Formas de leitura da paisagem (BESSE)	Critérios para uma paisagem atrativa para as pessoas (GEHL)
<u>PAISAGEM</u>	<u>ATRATIVIDADE</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Território produzido pela sociedade ▪ Articulação de elementos naturais e culturais ▪ Paisagem como representação cultural e social ▪ Experiências fenomenológicas ▪ Projeto 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proteção contra o tráfego e acidente – sensação de segurança 2. Proteção contra o crime e a violência – sensação de segurança 3. Proteção contra experiências sensoriais desconfortáveis 4. Oportunidades para caminhar 5. Oportunidades para permanecer em pé 6. Oportunidades para sentar 7. Oportunidades para ver 8. Oportunidades para ouvir e conversar 9. Oportunidades para brincar e praticar atividades físicas 10. Escala 11. Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima 12. Experiências sensoriais positivas

Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Besse (2014) e Gehl (2015).

Olhando a avenida sob a perspectiva desses dois autores, foi possível caracterizar e compreender os espaços na totalidade da via e ressaltar a particularidade de certos pontos para os usuários. Essas conclusões foram transformadas em mapas, possibilitando visualizar as características de atratividade da avenida.

Os resultados puderam ser confirmados e discutidos com a opinião dos próprio usuários do espaço, através da análise dos resultados dos questionários, indicando quais os pontos com maior e menor atratividade na avenida. Além desses dados, foi necessária a busca de mais informação junto a profissionais da área de planejamento, entrevistando especialistas e obtendo uma nova perspectiva sobre a via.

A partir dessas três perspectivas diferentes da via – a análise da atratividade do espaço, o resultado dos questionários e as informações dos especialistas – foi possível compreender e apontar as potencialidades e problemáticas da via, e, então, observar os pontos destacados.

Enfim, buscou-se entender a paisagem a partir de sua gênese até as intenções futuras, considerando a sociedade e cultura que a formaram e também as necessidades e os anseios de seus usuários.

CAPÍTULO 1

PAISAGEM E ATRATIVIDADE DAS RUAS

1.1 Paisagem

O estudo da paisagem é utilizado neste trabalho como guia para a percepção da cidade através dos espaços das ruas. É necessário ressaltar que esse termo não possui um conceito único que o determine, pois as diversas abordagens de interpretação do espaço da paisagem se baseiam em discursos e pontos de vistas distintos, como os propostos por Besse (2014), que foram utilizados como base para esta pesquisa.

Para aprofundar a compreensão do "espaço da paisagem", Besse (2014, p.184) utiliza a lógica hodológica do espaço. Segundo o autor, hodologia foi um termo introduzido por John Brinckerhoff Jackson em 1984, o qual, dez anos depois, apresentou a hodologia como a ciência dos caminhos, das estradas e das viagens. Os caminhos são considerados como uma forma estruturante para a paisagem, um meio de organizar o território sem ser uma questão apenas técnica, mas também social e política.

Nesse sentido, Careri (2018), ao interpretar os espaços da cidade pelos seus caminhos, afirma que, quando deixamos nosso rastro em um espaço, uma rua por exemplo, ele deixa de ser apenas um local de passagem e se torna lugar. Essa pode ser a forma de a rua pertencer à paisagem, permitindo ser marcada, formando uma paisagem que representa uma sociedade.

A hodologia, expressão considerada aparentemente marginal, segundo Besse (2014), está por permear boa parte das reflexões modernas sobre o espaço. A análise hodológica tem uma perspectiva do espaço em movimento, pois ele se forma com a caminhada no plano da realidade e da percepção, sendo um espaço experimentado e praticado. Estudando as formas da paisagem, estamos entendendo o comportamento do homem no território; é por meio da paisagem que o homem transforma a natureza e deixa nela suas marcas, por isso é considerada uma das relações mais profundas que o ser humano tem com o território. Dentre as diversas formas de interpretação que veremos neste capítulo, o homem é sempre um elemento inserido na paisagem. Considerando sobretudo o ser humano na paisagem, ela não é só uma imagem distante do homem, um horizonte. "Pelo olhar de Besse, podemos afirmar, portanto, que a cidade-paisagem é o lugar onde o homem e a natureza, numa dialética relação, constituem, por excelência, o território habitado." (VERAS, 2017, p.49). Besse utiliza a hodologia como base para ter uma compreensão mais aprofundada do "espaço da paisagem", na qual entende que

O espaço da paisagem não é o espaço objetivo, nem o espaço como espetáculo, nem o espaço tal como é elaborado pela representação intelectual: é o espaço tal como o

corpo o entende e o descreve pelos seus movimentos e situação, pelas suas condutas. Nem objetivo, nem subjetivo: é o aspecto do mundo ao qual se dirige e se prende o corpo. É o meio dos seus comportamentos, ou, como diz Kurt Koffka, o seu "meio ambiente comportamental". (BESSE, 2014, p. 192)

A paisagem incorpora o ser humano, seus hábitos e histórias, fazendo parte do cotidiano, fundindo-se com o sentimento de experiência, pois o homem está dentro da paisagem e faz parte dela. "Não há experiência da paisagem sem uma certa porosidade do corpo." (BESSE, 2014, p. 45). Como explica Serrão (2013, p. 107), de maneira oposta ao que acontece com as obras de arte, a paisagem é uma realidade estética que requer a presença do corpo no espaço. Besse (2014, p.27) completa, dizendo que o valor paisagístico de um lugar não é considerado unicamente do ponto de vista estético, mas sim "em relação com a soma das experimentações, dos costumes, das práticas desenvolvidas por um grupo humano nesse lugar". Para esse autor

O lugar marca-nos e nós marcamos o lugar. O lugar habitado é uma realidade nem objectiva, nem subjectiva, mas sim: a expressão de uma vida que, ao mesmo tempo, impregna o espaço e é impregnada pela matéria. O que significa, no fim das contas, que não habitamos <<em geral>> ou no abstracto, mas habitamos no e com o espaço e a matéria. O espaço habitado não é uma superfície abstracta, é um espaço substancial. (BESSE, 2013, p. 38)

No entanto, para Norberg-Shulz (2006, p. 448), "quando o homem é capaz de habitar, o mundo se torna um interior", considerando o habitar estar em paz em um lugar protegido, onde há identificação com o ambiente. Segundo esse teórico norueguês, os lugares são designados por substantivos, pois tratamos os lugares como "coisas reais", como "a rua", enquanto que, para o caráter, utilizamos adjetivos, pois estes o qualificam. Todo lugar possui caráter, assim como também a paisagem o possui. Dessa maneira, a estrutura do lugar deve ser analisada como espaço (ou seja, como organização tridimensional) e também segundo seu caráter, pois "denota a atmosfera geral que é a propriedade mais abrangente de um lugar" (NORBERG-SCHULZ, 2006, p. 449).

O espírito do lugar deriva do conceito romano *genius loci*: para os antigos, todo ser e lugar o possuíam; eles entendiam que os lugares tinham caracteres definidos, e uma boa relação (física e psíquica) com o local era vista como algo de importância vital. O homem moderno acreditou ter se libertado da dependência com o lugar ao conquistar a ciência e a tecnologia (NORBERG-SHULZ, 2006, p. 454-455).

Para Corajoud (2011, p. 223), a tecnologia atual faz com que o sítio seja ignorado, pois, com seus avanços, é possível transformar o território, e não há mais a necessidade de utilizar as suas características como suporte. Por consequência, o autor afirma que "a paisagem contemporânea está em vias de romper todas as suas amarras com a realidade sensível. Ela desenraíza-se e abandona a referência terra, tem esse ar "posto de cima", que a associa aos objetos" (CORAJOUD, 2011, p. 223).

Com a abordagem da paisagem, o projeto considera o caráter do lugar, independente da tecnologia. Essa análise busca dar subsídios para criar cidades melhores através de planos que pensem no território e nas pessoas, afinal "[...] o urbanismo só existe enquanto seja um fazer que forneça os elementos corretivos para novas ações através da crítica dos acertos e erros das anteriores" (SANTOS, 1985, p.09). O Córrego das Flores não faz parte da paisagem atual da Avenida Nações Unidas, onde os usuários somente percebem o córrego em períodos de chuvas intensas.

A paisagem se faz como uma experiência sensível do real, analisando-se, através dela, a vivência do corpo no espaço. Tendo em vista a condição do indivíduo na paisagem, as interpretações desta ganham pluralidade de acordo com o seu usuário e também com as características que o espaço oferece, pois, como elemento presente, o corpo sofre influências dos elementos existentes no espaço que poderão atrair ou repelir o usuário de acordo com suas necessidades e exigências. Pensando como paisagem, podemos criar espaços concretos com qualidades sensíveis para o uso atrativo, possibilitando atividades que gerem a permanência. As qualidades que o lugar detém serão responsáveis pelas atividades que acontecem em um ambiente, sendo que, então, os espaços devem ser pensados em conformidade com as ações que nele ocorreram ou que ele pretende abrigar e estimular. (NORBERG-SHULZ, 2006, p. 454).

O aspecto social na paisagem é um dos desafios que Veras et al. (2017, p. 52) comentam encontrar na cidade contemporânea, na qual os espaços estão perdendo seu símbolo de coisa pública, de encontro de pessoas. A rua deve contribuir para a cidade também como um espaço de socialização, para que a qualidade de vida urbana seja elevada.

Reker e Pastore (2013, p. 199-200) consideram que não se tem tido sucesso na ocupação do território urbano por se desconsiderar a intervenção na paisagem. "[...] Esse divórcio entre desenvolvimento e qualidade de vida é o motivo de um crescente questionamento sobre a pertinência do modo como se tem planejado intervenções de ordem urbana e territorial." Seguindo os conceitos elaborados por Rosário Assunto, os autores entendem a paisagem como detentora do ambiente, que seria um território com qualificações. Se o projeto pensar o território com suas qualidades, ele pode ter uma abrangência maior, restaurando toda uma cidade. Segundo os autores, para que uma obra alcance o sucesso, ela deve ser "um espaço vivo".

O planejamento urbano baseado na análise segundo a paisagem não trata o território como uma tela em branco, sem história ou características anteriores. Na paisagem, encontramos as marcas da sociedade e também da natureza, além da forma de relação entre ambas. Bartalini (2013, p. 40) fala que os projetos na paisagem devem ser guiados pela ciência da

mesma, considerando-a uma "evidência sensível", pois "é a resultante de uma série de relações e combinações de várias ordens e naturezas *impressas* sobre a Terra". Corajoud (2011, p.213) também concorda que, na paisagem, estão os indícios que podem transformá-la; de fato, se observarmos a paisagem, podemos ver três tempos: passado, presente e futuro.

[...] A paisagem é inesgotável no sentido em que oferece uma multidão de indícios que nos indicam o que ela é, o que ela era e o que ela se pode tornar. Com efeito, na própria carne da paisagem imprime-se e perduram todos os estigmas do passado. A paisagem é uma memória e eu posso interrogá-la. (CORAJOUD, 2011, p. 217)

Na figura 1, observamos os diferentes tempos da paisagem da Avenida Nações Unidas em Bauru, onde o córrego das Flores marca o futuro traçado da via. Besse (2014) alega que, na morfologia da paisagem, estão estampadas as ações do homem, considerando a paisagem *rastro* do ser humano. Ou seja, o que está na paisagem como indício para o projeto é parte do reflexo de sociedades passadas. Conforme o autor, os conceitos sociais ficam enraizados na paisagem, assim como as características materiais que o território tem naturalmente.

Figura 1: A transformação da paisagem da Avenida Nações Unidas: Córrego das Flores (altura da R. Inconfidência), construção da Avenida Nações Unidas e a via atualmente, sempre no sentido norte-sul.



Fonte: Museu da Imagem e do Som; Museu Histórico Municipal de Bauru; Acervo da autora 2018.

Além de Besse e Corajoud, Leite e Santos também interpretam a paisagem considerando as marcas que a sociedade faz ao longo do tempo no espaço. Leite (1996) entende que, no território, é incorporado o trabalho das sociedades de diferentes gerações, sendo a paisagem "produto do trabalho coletivo" e por isso nela ficam acumuladas práticas, técnicas, valores e símbolos. Dessa maneira, as particularidades de cada paisagem são construídas devido às relações sociais que nela são materializadas, e assim se criam os *lugares* (LEITE, 1996, p. 2). Portanto, ao longo da história, a paisagem é feita com a justaposição e sobreposição de diferentes tempos, que foram criados por meio das sociedades através das suas culturas, técnicas e espaços (SANTOS, 2002, p. 21). E, dessa forma, "A paisagem é um espaço social" (BESSE, 2014, p. 31), pois ela faz parte de uma construção de ações humanas e também de fatos materiais, que englobam elementos como o espaço, a cultura, a natureza, a história.

Partindo desse ponto, ao considerar a paisagem um elemento social, Corajoud (2011, p. 218-219) trata o mundo como formas de '*assemblage*', uma espécie de colagem que, segundo o autor, pode ser pobre ou complexa. As *assemblages* pobres seriam a reunião de objetos onde há apenas uma relação superficial, e sua própria forma física impede a interação, o que não seria uma paisagem. Quando os elementos interagem, sem mistura, seria o que o autor chama de bela *assemblage*. E, para o autor a cidade, devido às suas relações formais, culturais e sociais, seria uma reunião de *assemblages* complexas, onde as relações são mais profundas. Mas alerta que alguns objetos ou construções manufaturadas imitam a relação de unidade verdadeira. Por isso o autor diz que, por vezes, a paisagem na cidade é encontrada quando se faz relação com algo natural.

Observando a relação da estética da natureza com a paisagem, podemos compreender que "a paisagem é um espaço maior da natureza estética" (SEEL, 2011, p. 406). O autor entende também que o ser faz parte desse espaço, sendo um receptor envolvido pelo meio; então, a paisagem se define como "a realidade de vida do homem modelada pela natureza." (SEEL, 2011, p. 407). Pensando nesses conceitos de relação com a natureza na realidade urbana, Seel faz a seguinte ressalva:

É importante ter cuidadosamente em atenção quando é que a cidade pode ser experienciada enquanto paisagem. Isto só sucede em espaço abertos, descentralizados, incessíveis a uma percepção sintetizadora. [...] Esta experiência é dada unicamente num espaço que envolva a posição perceptiva de um modo natural ou semelhante à natureza. Uma ampla praça citadina também não faz por si só uma paisagem. Pode certamente tornar-se numa parte da paisagem urbana quando exposta a vistas divergentes e quando deixa ecoar os rumores da actividade diária [...]. (SEEL, 2011, p. 417).

Assunto (2011), o filósofo que foi um dos pioneiros a restabelecer a importância entre o homem e o natural, também concorda com essa perspectiva, já que o autor diz que toda paisagem é um espaço mas nem todo espaço se faz paisagem, esta não pode ser fechada

(interior) e também ilimitada (como o céu), contudo, para ele, ruas e praças podem estar na paisagem mas não ser a paisagem.

Sobre a estética da paisagem Reker e Pastre definem que

[...] a paisagem não se resume a uma vista esteticizada. Ela é um modo privilegiado, específico da experiência da realidade: ela é reflexo das nossas relações mais profundas com a totalidade do espaço terrestre. [...] A paisagem mobiliza significados culturais e metafísicos próprios, e eles constituem toda a possibilidade de abertura ao mundo dos lugares. A paisagem permite, na realidade que os lugares adquiram verdadeiro sentido de lugar no mundo [...]. (REKER; PASTORE, 2013, p. 205).

Segundo Besse (2014), a paisagem não pode ser resumida em uma vista, imagem ou pensamento. Ela ultrapassa essa subjetividade, faz parte do mundo real no ecúmeno humano, relacionando-se com elementos da natureza, sendo, portanto, algo vivo e modificável. Para Besse (2014), a paisagem é um mundo vivido, habitado e pode ser criada.

O questionamento da paisagem possibilitou que Besse (2014) apresentasse cinco possíveis “entradas”, que englobam esses conceitos que definem a paisagem sendo chaves de leitura para interpretar um espaço de forma completa. O autor faz a seguinte divisão, ao considerar a paisagem como: uma representação cultural, um território produzido pelas sociedades em sua história, um complexo sistêmico (articulando elementos naturais e culturais), um espaço de experiências sensíveis ou um contexto de projeto (BESSE, 2014, p.12). De acordo com esse autor, podemos fazer diferentes leituras da paisagem, e cada área de estudo se aprofunda de uma forma distinta, relacionando e aplicando suas técnicas e conceitos a esse termo.

A primeira abordagem de Besse (2014) considera a paisagem como uma realidade mental, relativa ao que o homem pensa, percebe e diz sobre ela. Por isso a sua interpretação deve ser semelhante à que acontece com as obras de arte, indo além da obra para investigar seus valores, entendendo que ela é uma representação cultural e social.

Contudo a paisagem não é considerada por Besse (2014) apenas como uma vista, já que, como ressaltado até então, o homem faz parte dela, pois ela é um mundo vivido pelo ser humano, seu ecúmeno. Assim o autor trata a relação que os elementos naturais têm na paisagem, considerando sua complexidade na articulação entre o real e o natural em uma de suas portas, sendo outra responsável por observar a experiência do homem nesse espaço, como o corpo é tocado fisicamente pelo mundo. A última porta vai analisar o projeto, ajudando a questionar como são pensadas as diretrizes de planejamento que irão intervir no espaço e conseqüentemente na qualidade de vida humana.

Fica claro, portanto, que, ao analisar a paisagem, os elementos a se considerar são mais complexos que apenas as suas características físicas, pois estas se tornam resultados

materiais através da interpretação das cinco portas descritas acima, que serviram nesta pesquisa como um guia para a compreensão do espaço da Avenida Nações Unidas, além das questões da atratividade da rua para os usuários.

1.2 Atratividade

"A cidade não é somente um entorno funcional, mas também um entorno de experiência", como diz Karssenber e Laven (2015, p. 14), que acreditam que, no mundo atual (pelo menos ocidentalmente), busca-se viver a cidade e não mais construí-la, como foi o objetivo do planejamento do pós-guerra e da era industrial. Para os autores, a experiência se torna algo cada vez mais importante no meio urbano, e é dessa forma que os espaços devem ser pensados, trazendo melhorias na qualidade de vida e até mesmo na economia urbana. Buscando cidades mais humanizadas, o desafio do século XXI é conquistar um urbanismo mais humano, tendo quatro objetivos principais para as cidades, de serem mais vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis (GEHL, 2015, p. 06), mas esses conceitos não são unânimes ao longo das formações urbanas de diferentes tempos.

Jan Gehl é um dos autores que estudam a cidade contemporânea pensando o espaço em função das pessoas, por isso destaca referências e escalas humanas que influenciam projetos urbanos. Uma das formas de realizar esse planejamento é considerando os sentidos dos usuários: visão, olfato, audição, tato e paladar. De acordo com o autor, mobilidade e sentidos humanos consistem no "principal ponto de partida" para um projeto urbano mais humanizado, no qual o "cliente" a ser considerado é "um mamífero de orientação linear, frontal, horizontal caminhando a velocidades máximas de 5 km/h" (GEHL, 2015, p. 33).

Gehl (2006) diz que o estudo sobre os tipos de atividades sociais não ocorreram com grande frequência no fim do século XX. Fazendo uma reconstituição rápida da história do urbanismo, o autor diz que existe grande variedade de modelos de cidade ao longo da história, mas que o urbanismo profissional como se conhece tem sua origem no Renascimento; antes disso, havia alguns planos de cidades, mas raros. Geralmente a cidade se construía a partir das necessidades que surgiam. "La ciudad no era un objetivo en sí mismo, sino una herramienta modelada por el uso." (GEHL, 2006, p. 49). O resultado dessas cidades de desenvolvimento espontâneo é que seus espaços ainda hoje oferecem boa qualidade de socialização, e, a exemplo disso, continuam a ser atrações turísticas.

Para o autor, desde a Idade Média, houve duas mudanças radicais no urbanismo; a primeira, no renascimento, quando o interior dos edifícios passou a ser mais importante que os espaços públicos que o cercavam, e foi quando as cidades passaram a ser planejadas. Depois, a

segunda mudança seria por volta de 1930, com o funcionalismo. As tecnologias que foram alcançadas na época e os novos conhecimentos médicos colocaram em pauta novos objetivos, como, por exemplo, a preocupação com a insolação e ventilação nos edifícios. Nessa época não havia preocupação com os aspectos psicológicos e sociais nas cidades porque se acreditava que isso não era necessário, que as atividades continuariam a acontecer naturalmente como sempre ocorreram, independentemente das mudanças nas formas espaciais. Nesse cenário, os automóveis só ajudaram a acentuar essa distância entre as pessoas e os espaços públicos presentes nas novas cidades (GEHL, 2006, p. 53-54). E então os estudos sobre as atividades sociais nos espaços públicos começaram somente na década de 1960-1970.

Ao estudar as necessidades da cidade contemporânea, muitos autores, como Gehl (2015) e Speck (2016), defendem que a cidade deve ser pensada ao nível das pessoas, pois assim, segundo os conceitos de Besse (2014), conseguiremos pensar o território de forma muito mais abrangente e, portanto, humana, considerando os aspectos históricos e culturais existentes, e não mais criar planos e projetos alheios à cidade, como se ela fosse uma tela em branco.

Colocar o pedestre como prioridade se tornou uma estratégia de muitas cidades que procuram melhorar a qualidade de vida. Speck (2016) faz uma relação de ações urbanísticas que podem ajudar uma cidade a ser mais caminhável e prova, com dados de ações já realizadas, que as melhorias não são apenas ambientais mas também econômicas e sociais. A valorização das bicicletas e dos pedestres faz sentido nesse tipo de cidade. Para que essas formas de circulação voltem a ser prioridades, precisamos pensar a paisagem do projeto com foco nesses usos. Assim, a rua, e conseqüentemente a cidade, será atrativa para as pessoas e não para automóveis, garantindo uma maior qualidade de vida através da sustentabilidade alcançada com essa mobilidade-verde.

Em seus estudos, Speck (2016, p. 98) defende o aumento de incentivo às mobilidades verdes, contudo diz que o carro não pode ser totalmente banido dos espaços. O automóvel faz parte também da história urbana e contribui para a vida da cidade, porém ele não pode ter uma supremacia no pensamento do projeto, como ocorreu na formação das cidades onde vivemos atualmente. O pedestre, ciclista ou usuário de transporte público têm necessidades diferentes de quem percorre a cidade em um automóvel particular, e a qualidade do espaço deve estimular esses usos, assim como a atratividade desses lugares. "Pedestres precisam sentir-se seguros e confortáveis, mas também têm necessidade de serem entretidos, caso contrário, aqueles que têm escolha escolherão dirigir." (SPECK, 2016, p. 207)

Os usuários de transporte público, mesmo estando na mesma escala do carro, em algum momento irão ser pedestres (no começo e/ou fim de sua viagem), por isso Gehl (2015) diz que a boa paisagem é uma das características desse sistema, ou, segundo Speck (2016), o transporte público irá ajudar a caminhabilidade e dependerá dela.

Além de uma apropriação social e ecológica do espaço, o caminhar, segundo Besse (2013, p. 45-46), é uma forma de habitar o mundo e sentir verdadeiramente a experiência da paisagem. O autor ainda comenta que é durante a fadiga (que por ele não é vista como um cansaço, mas como uma forma de o corpo estar mais exposto às oportunidades de sentido que estão no ambiente) que se faz uma relação humana direta com o mundo e a natureza. E é esse tipo de experiência que a ciência moderna abandonou em seus estudos urbanos.

A rua, sendo um espaço público em que todos podem se socializar, será essencial para a qualidade das experiências realizadas no espaço urbano. Besse considera necessária a experiência do corpo, o qual será afetado pelo que está ao seu redor, ao entender a morfologia do espaço como forma do encontro concreto do homem com a realidade paisagística, e, desse modo, a qualifica como "uma abertura às qualidades sensíveis do mundo" (BESSE, 2014, p. 45). Nessa análise, o autor considera os elementos da paisagem que são sentidos pelas pessoas no espaço e não apenas vistos, assim a realização de um projeto deve considerar as pessoas e qual será a sua percepção no que for realizado. Castello (2007) diz que a identidade do lugar irá se formar através da percepção das pessoas, e que o projeto pode se aproveitar dos estímulos existentes (como a natureza ou a memória histórica do lugar) ou criar novas percepções visando à pluralidade do espaço. Os lugares são, para Castello (2007), espaços qualificados, e são as atividades humanas que dão significado de lugar. Por isso o espaço da rua não deve ser pensado apenas como local de circulação, como diz Knuijt (2015), mas deve oferecer oportunidades para experiências de permanência no espaço

"Espaço" deve se tornar "lugar" pela criação de locais acolhedores para se ficar. As pessoas querem lugares para sentar, contemplar, debater, se exhibir. Para contribuir com uma paisagem de rua, é importante que haja esses lugares para se ficar e desfrutar do espaço público. [...] Dentro da cidade, a cenografia dos espaços deve ser orquestrada, permitindo usos informais, reequilibrando espaço e movimento. (KNUIJT, 2015, p. 87)

Se uma via tem características que atraem o usuário, torna-se mais um lugar público de socialização e de encontro, onde as pessoas se sentem confortáveis e escolhem utilizar. Em seus estudos sobre cidades mais humanas, Gehl (2015, p. 21) divide as atividades em três tipos: necessárias, opcionais e sociais. Para o autor, são as características físicas do ambiente que determinam a frequência de cada uma dessas atividades; isso acontece devido às oportunidades e convites que o espaço faz a seus usuários. Dessa maneira, a qualidade dos espaços é determinante na realização das atividades e na apropriação deles, pois, ao realizar

atividades na rua, as pessoas se apoderam do espaço, e esses acontecimentos garantem o sucesso da paisagem revelando sua dimensão inclusiva da paisagem na cidade (CELESTINI, 2017).

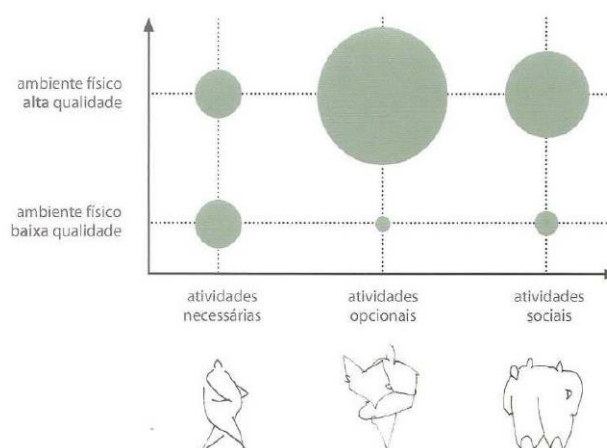
Seguindo os critérios de Gehl (2015), as atividades necessárias ocorrem independentemente da qualidade do ambiente, pois são atividades que o usuário tem que fazer. Atos como ir à escola ou ao trabalho são obrigatórios para a maioria da população, e esses caminhos ocorrem mesmo em espaços sem qualidade. A oportunidade de outras atividades pode surgir durante um percurso obrigatório, porém essas só se confirmam se o espaço tiver suporte.

Assim como a rua é a forma de utilizá-la, o espaço é o uso que permite. Os significados que um determinado suporte material (esquina, calçada, quinta, rua, etc.) pode assumir, resultam da sua conjugação com uma atividade e mudam de acordo com ela [...] As atividades como que "escolhem" seus espaços, apropriando-se deles, conformando-os, e sendo conformadas de volta. (SANTOS, 1985, p.48 - 49).

Durante um trajeto obrigatório, as pessoas podem fazer pausas para observar a paisagem ou descansar, assim elas estão realizando atividades optativas, ações que elas podem escolher fazer se no ambiente tiver oportunidades, como bancos para uma pausa ou uma vista atrativa que mereça a parada. Se houver mais pessoas no espaço, elas podem parar para uma conversa ou um simples cumprimento; essas são as atividades sociais, que, para ocorrer, necessitam da presença de mais pessoas no espaço. Essa característica também é uma forma de atratividade, pois, como diz Gehl (2015, p. 25), "as pessoas reúnem-se onde as coisas acontecem e espontaneamente buscam outras pessoas."

Dessa forma, os espaços atrativos não são frequentados por necessidade, e sim por opção, porque o lugar oferece convites de permanência e pausa aos usuários, explicando a relação de qualidade do espaço com as atividades que nela ocorrem, explícitas no esquema feito por Gehl, presente na figura 2.

Figura 2: Relação do tipo de atividade e a qualidade no ambiente.



Fonte: GEHL, 2015, p. 21.




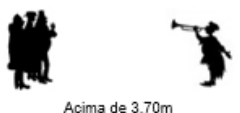
Quando a qualidade do espaço para as pessoas aumenta, a proporção das atividades no espaço também se torna maior e mais impactante. É o que pode ser observado no projeto que oficializou o fechamento da Avenida Paulista para carros aos domingos e feriados. O decreto foi publicado no Diário Oficial do Município de São Paulo no dia 25 de junho de 2016. Atualmente o paulistano tem uma nova área de lazer com acesso ao transporte público, na qual o carro deixou de ser o principal elemento na paisagem, pelo menos durante as horas em que a via é exclusiva para pessoas. Isso acontece em um espaço onde a ocupação mais humana parecia impossível devido às condições do trânsito, e, como afirma Speck (2016, p. 21), o objetivo de cidades caminháveis é uma solução simples e prática e não uma "noção idealista e bela".

Jan Gehl analisa, em seus livros⁴, a melhor maneira de trabalhar com a escala humana, considerando todas as possibilidades e limitações biológicas do corpo que podem guiar os projetos. Para o autor, os sentidos podem ser classificados da seguinte forma: sentidos de "distância" (visão, audição e olfato) e sentidos de "proximidade", relacionados ao paladar e ao tato (GEHL, 2015, p. 33). As grandes distâncias apresentam muitas informações ao usuário do espaço enquanto que, em distâncias curtas, as impressões sensoriais são maiores e mais intensas (GEHL, 2015, p. 47).

A variação de distância em uma escala menor é muito significativa, onde poucos centímetros podem fazer diferença na forma de comunicação. Gehl (2015, p. 46) baseou-se nos estudos do antropólogo Edward T. Hall, e ambos concordam em diferenciar 4 tipos de distâncias: i) distância íntima (entre 0 - 45cm), na qual as emoções são mais fortes, e os sentidos usados são o tato e olfato; ii) distância pessoal (de 45cm - 120cm), que compreende as conversas entre familiares e amigos próximos; iii) distância social (1,2m - 3,7m), em que ocorrem conversas entre pessoas conhecidas mas não próximas; e iv) distância pública (acima de 3,7m), em que se dá uma conversa formal ou unilateral (ver quadro 2). Essas distâncias demonstram uma escala de comunicação que ocorre entre as pessoas, que acontecerão no espaço público e cujos equipamentos urbanos são responsáveis por possibilitar essas aproximações ou manter uma distância maior entre as pessoas. A exemplo disso, temos a colocação de bancos, que Gehl (2015, p. 155) diz serem mobiliários que podem criar uma "paisagem para conversa". Isso acontece quando os bancos ou cadeiras são móveis ou de forma não linear, de modo que, mesmo em grupo, todos conseguem se comunicar.

⁴ Na presente pesquisa utilizamos dois livros de Jan Gehl como referência: Cidade para Pessoas (publicado em 2010) e Life Between Buildings (publicado em 1971).

Quadro 2: Escala de distâncias de relacionamento social.

 <p>Até 45cm</p>	DISTÂNCIA INTIMA
 <p>0,45- 1,20m</p>	DISTÂNCIA PESSOAL
 <p>1,20 - 3,70m</p>	DISTÂNCIA SOCIAL
 <p>Acima de 3,70m</p>	DISTÂNCIA PÚBLICA

Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Gehl (2015, p. 34).

Para espaços com boa qualidade e oportunidade de uso com atividades optativas e sociais, todos os sentidos devem orientar as escalas de um projeto. O quadro 3 demonstra como o corpo humano percebe as outras pessoas e atividades em diferentes distâncias, segundo os sentidos da visão e audição.

Quadro 3: Percepção do corpo humano em diferentes distâncias.

DISTÂNCIA CONSIDERADA	O QUE O SER HUMANO PERCEBE
500m - 300m	Visão - distingue seres humanos de animais ou objetos (dependendo da luz)
100m	Visão - perceber movimento e linguagem corporal
50m - 70m	Visão - reconhecer a pessoa e perceber gênero e idade Audição – gritos
35m	Audição - comunicação unilateral em voz alta (ex. apresentações)
22m - 25m	Visão - expressões e emoções Audição - trocar mensagens curtas
7m - ou menos	Audição - conversa normal

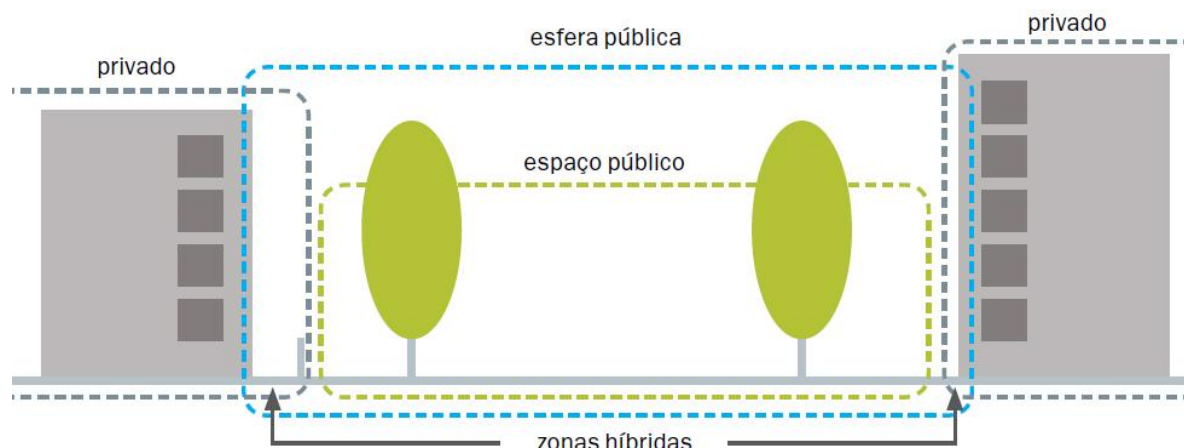
Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Gehl (2015, p. 34).

Essas referências são utilizadas diretamente nos projetos. As medidas de 100 metros e 25 metros são consideradas por Gehl (2015) como chaves de resolução para diversos problemas projetuais. Realmente o sentido mais considerado é a visão; como exemplo disso, as distâncias maiores, com 100m, são referências para a criação de campos de futebol ou praças, enquanto os 25 metros são comumente utilizados para espaços cênicos. Nesse caso, o observador pode estar um pouco mais distante (cerca de 35 metros) por causa das maquiagens e gestos teatrais que são mais exagerados que no cotidiano.

O ângulo de visão também é muito importante na forma de percepção das atividades. Por questões históricas, o ser humano evoluiu com mais facilidade de olhar para frente. Temos facilidade de olhar os lados, pois é simples virar a cabeça; para baixo temos que incliná-la um pouco, o que não é tão incômodo por já ser um movimento mais natural, oposto de quando temos que olhar para algo acima, que não é tão comum, pois, durante nosso desenvolvimento, não tivemos que nos forçar a observar perigos no alto, evitando que o corpo humano se adaptasse a isso (GEHL, 2015, p. 39).

Atualmente esses atos se repetem no cenário urbano. Caminhando pela cidade, depois do quinto andar, perde-se a conexão entre o pedestre e o edifício, pois não conseguimos enxergar sem nos afastar, e isso irá diminuir o grau de detalhamento que pode ser percebido. Por isso é crucial que os detalhes das fachadas se concentrem no andar térreo. Nosso campo horizontal de visão implica que, ao andarmos ao longo de fachadas de edifícios, somente os andares térreos nos trazem interesse e intensidade. Se as fachadas dos térreos são ricas em variações e detalhes, nossas caminhadas urbanas serão igualmente ricas em experiência (GEHL, 2015, p. 41).

São esses conceitos sobre a importância das fachadas que embasam a expressão "*plhinths*". A denominação *plinth* é dada para o andar térreo dos prédios, que é tido como elemento essencial para a vida nas ruas. A sua atratividade acontece na "esfera pública", ou seja, tudo que está "ao nível dos olhos" dos usuários e que pode ser percebido por ele, mesmo não sendo um espaço público, como é o caso das fachadas (espaço privado) que podem ser elementos que atraem ou repelem o público (KARSSENBERG; LAVEN, 2015). Karssenber, Laven, Glasser e Hoff são responsáveis por editar e reunir uma série de textos que tratam a cidade através dos *plinth*s. Os autores envolvidos na obra *A cidade ao nível dos olhos: Lições para plinth*s (KARSSENBERG et al., 2015) consideram sempre a arquitetura para as pessoas, pensando em como os indivíduos percebem aquele espaço com todos os sentidos, concordando sempre que uma forma de ter pessoas nas ruas é ter bons *plinth*s.

Figura 3: Esferas Públicas.

Fonte: KARSENBERG, LAVEN, 2015, p. 15.

Como pode ser visto na figura 3, as fachadas do entorno de uma via são determinantes na qualidade do espaço público, pois, mesmo sendo espaços de domínio particular, participam da "esfera pública". Em razão disso, a função e forma do andar térreo, bem como suas fachadas, são fundamentais para a vivacidade das ruas, afinal a paisagem que observamos é formada por elementos públicos e privados. Assim, espaços que voltam a atividade para o seu interior acabam criando zonas híbridas desinteressantes nas cidades. Um exemplo desse tipo de imóvel são os shoppings, onde todas as vitrines e entradas das lojas são voltadas para o interior e comumente suas fachadas não demonstram nada de interessante.

Para que as ruas sejam atrativas às pessoas, é importante ter atividades acontecendo nos espaços privados vistos na esfera pública. Um fator que enriquece a esfera pública é o tipo de uso nos espaços privados. As funções múltiplas garantem um público diversificado frequentando a rua e cria oportunidades de parada, pois às vezes um local que não era o destino prioritário pode ser atrativo se estiver ao longo do trajeto. A multifuncionalidade do espaço é uma forma de convidar as pessoas a caminharem pela cidade tornando sua vida mais prática. Um exemplo pode ser alguém que sai da sua casa e consiga passar em um mercado, ir ao banco e fazer outros tipos de compras ao longo de um mesmo percurso, o que só é possível quando há nós de ligação na rua que conectam invisivelmente as funções ali encontradas, de acordo com a necessidade de cada usuário, e, para isso, a oferta de usos precisa ser grande. Se o pedestre consegue fazer esse percurso, ele próprio se torna mais um atrativo na via.

Jane Jacobs (2000, p. 158) também defende a mistura de usos para uma qualidade maior na rua. Segundo a autora, em uma rua com ocupação apenas residencial, os moradores sentiriam falta da comodidade de um comércio próximo, ocorrendo também insegurança, pela

menor quantidade de pessoas na rua. Esses conceitos também são comprovados por Karssenber e Laven, que realizaram estudos em ruas de algumas cidades europeias e chegaram à conclusão de que as ruas que obtêm sucesso em seus *plinth*s têm uma nova unidade a cada 100m, sendo estas de usos variáveis. Entre as funções levantadas, os autores descrevem que há escritórios, que não são importantes; habitações; e – o que é essencial para ele – funções públicas como bares, restaurantes, escolas, lojas, etc. (KARSSENBERG; LAVEN, 2015, p. 23).

Outro aspecto levantado por Jacobs (2000, p. 179) que agrega valor à diversidade de usos é a possibilidade de encontrar pessoas com interesses diferentes frequentando o mesmo espaço e de encontrar movimento em todos os horários. Quando os estabelecimentos estão fechados, as fachadas se tornam menos interessantes para os pedestres, pois não tem nada acontecendo para ser observado. Sem motivos que os convidem, os pedestres se sentem desestimulados a passar por uma determinada via. O comércio e suas vitrines trazem vida ao espaço livre da rua; sem eles, a "esfera pública" perde qualidade.

Outro fator positivo acontece com a possibilidade de ver o interior dos espaços privados, as aberturas nas fachadas tornam a paisagem da esfera pública mais dinâmica. Também é destacada por Gehl (2006, p. 107) a importância das entradas/saídas, pois é nesses pontos que as atividades mais acontecem, por isso é melhor que as fachadas sejam curtas para que haja mais entradas ao longo da rua, o que significa mais atividades.

Ainda observando as tipologias de usos, Jacobs (2000) destaca que alguns promovem uma rotina no ambiente e podem gerar confiança entre os usuários de uma rua, como é o caso das escolas, das academias, das agências bancárias e das Igrejas. As pessoas frequentam esses locais em determinados períodos e com regularidade, criando um movimento constante e uma identidade, uma frequência no encontro dos desconhecidos, moradores ou não, da via e dos bairros do entorno. Jane Jacobs compara a rotina da rua com a arte do balé. Para a autora, o ritual de atividade dos moradores que se repete no cenário da via segue uma ordem que garante a qualidade da vida urbana.

Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa. Sua essência é a complexidade do uso das calçadas, que traz consigo uma sucessão permanente de olhos. Essa ordem compõe-se de movimento e mudança, e, embora se trate de vida, não de arte, podemos chamá-la, na fantasia, de forma artística da cidade e compará-la à dança [...] (JACOBS, 2000, p. 52).

Ana Fani Alesandri Carlos (2007) entende espaço como condição, meio e produto para a socialização, por acreditar que as relações sociais ocorrem de acordo com a qualidade dos

lugares. Desse modo, ao tratar sobre a nova relação de espaço e tempo existentes no urbanismo da cidade contemporânea, a autora analisa que

Estamos diante de uma nova noção de tempo, no qual os lugares de passagem - ruas e avenidas - mudam de significado e passam a ser mais importantes que os pontos do estar, do morar, do encontro, da festa. O significado da rua muda radicalmente, priorizando o movimento e transformando-se em lugar de deslocamento e passagem, onde o que importa é o percurso. (CARLOS, 2007, p. 38)

Segundo alguns dados apresentados por Gehl (2015, p. 72), em uma via, as atividades de ir e vir ocorrem de forma rápida e por isso representam 11% do tempo da vida nas ruas, o restante acontece com atividades de permanência. Contudo o mesmo autor ressalva que, sem os pedestres passando pelo espaço, as pessoas não teriam interesse em ficar ali observando. Outro fator essencial para a permanência mais prolongada na rua é ter espaços convidativos. Por este motivo, Gehl (2015) considera de grande importância que, nas zonas híbridas (mostradas na figura 3), as transições sejam suaves entre o espaço público e o privado, para que tanto o pedestre como o observador se sintam à vontade no espaço.

Jacobs (2000) apresenta, em seus estudos, mais um fator importante para as relações que acontecem na rua; é o que a autora denomina de "olhos para a rua", que seria o ato de as pessoas, no interior das casas, observarem o que acontece nas ruas, tornando-as mais seguras. Isso determina uma relação de dependência entre os espaços públicos e privados, porém estes não devem ser confundidos.

Sentir-se seguro nos espaços públicos é fundamental para o uso, assim como as condições de conforto e lazer que o espaço pode oferecer. Esses são três grupos descritos por Gehl (2015, p. 239) ao criar uma lista de palavras-chave com os critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre. Como proteção, o autor considera os aspectos referentes aos acidentes de trânsito, a violência e também contra as possíveis experiências sensoriais desconfortáveis (vento, chuva/neve, poluição e outros).

A respeito do conforto, são levantadas todas as possibilidades que o usuário encontra no espaço, considerando os elementos físicos do espaço e também suas condições naturais e climáticas que irão tornar o uso mais ou menos agradável. As oportunidades também são observadas para analisar o prazer que o espaço pode oferecer. Nesse tópico, a escala do edifício é considerada, abrangendo as dimensões humanas que o autor descreve como parâmetro em projetos que consideram os espaços parte do uso das pessoas.

Os doze critérios confirmam que a fisionomia da paisagem de uma via determinará, então, os usuários e o seu comportamento no espaço urbano, se a sua presença no local será por obrigação ou interesse. E por isso os critérios foram adotados para orientar a forma de análise da avenida aqui estudada.

CAPÍTULO 2

PAISAGEM E ATRATIVIDADE: AVENIDA NAÇÕES UNIDAS - BAURU

2.1 A Avenida Nações Unidas e a cidade de Bauru

Bauru é conhecida como a "*Cidade Sem Limites*". Esse slogan surge na segunda metade do século XX e é recorrente ainda nos dias atuais. Essa é uma cidade de porte médio, localizada no interior do Estado de São Paulo, a aproximadamente 330 Km da capital. De acordo com o censo demográfico de 2010 (IBGE), a população estimada para o ano de 2018 em Bauru é de 374.272 habitantes.

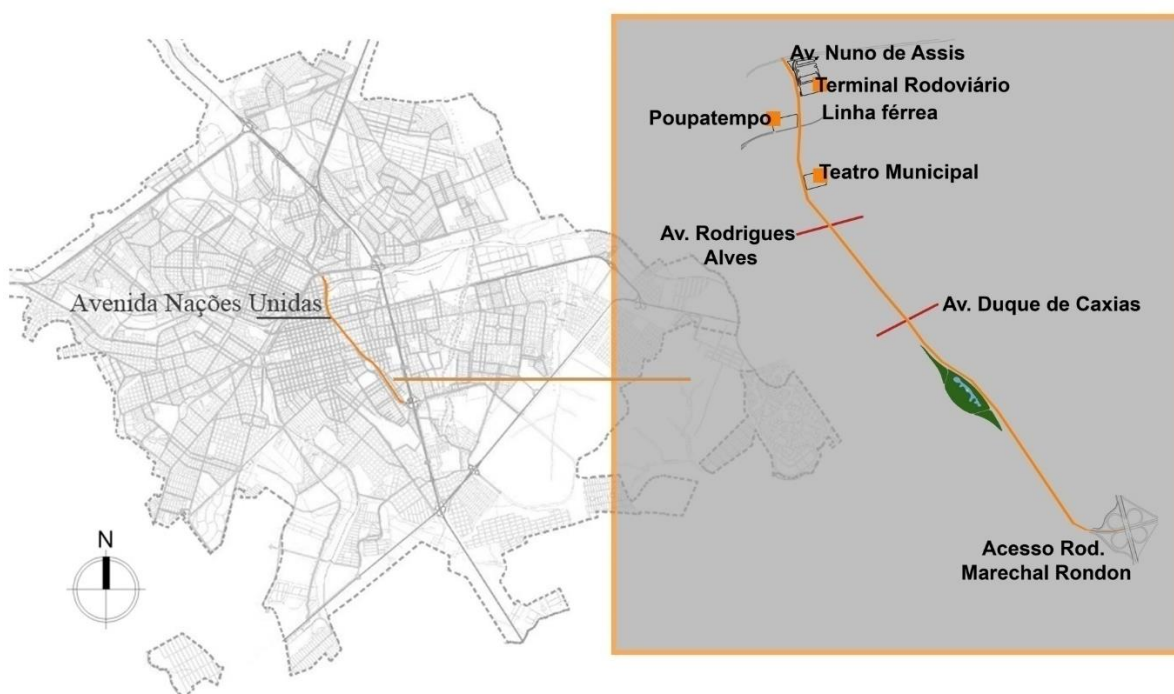
A cidade se tornou município em 1896 e tem grande influência na região em que se localiza, por conta dos serviços que oferece e por ser um ponto comum entre diferentes rodovias (o mesmo acontecia com as ferrovias, já que na cidade passavam três estradas de ferro), como pode ser visto na figura 4.

que, na cidade estudada, esse número ultrapassa os trezentos mil. Essa diferença significativa de população também representa uma mudança no cenário urbano. A cidade de Bauru é um ponto de referência para as populações vizinhas, sendo o local onde é possível encontrar serviços que não estão presentes em pequenos centros urbanos. Assim sua estrutura urbana tem uma importância de uso regional.

Ao longo da história da cidade, o automóvel foi "recebido" como sinal de progresso e foi um dos elementos influenciadores no planejamento urbano, sendo responsável por mudanças na paisagem que afetam o espaço contemporâneo. No final do ano de 2017, o setor de estatística e geoprocessamento da EMDURB (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru) contabilizou na cidade uma frota de 273.855 veículos⁶, o que equivale a três veículos a cada grupo de quatro pessoas.

A Avenida Nações Unidas, localizada no mapa da figura 5, é uma via rápida da cidade pela qual se tem acesso à Rodovia Estadual Marechal Rondon, fazendo a ligação desta com o terminal rodoviário da cidade, sendo utilizada por muitos visitantes da cidade e, é evidente, pelos habitantes de Bauru, pois também é responsável pela conexão entre diversos bairros na cidade, ligando as zonas norte e sul.

Figura 5: Localização da Avenida Nações Unidas na cidade de Bauru.



Fonte: Mapa da PMB, editado pela autora.

⁶ Dados retirados do site da EMDURB <https://www.emdurb.com.br/mobilidade>

A implantação da Avenida Nações Unidas ocorreu com a canalização do Córrego das Flores e foi uma das obras significativas para o tipo de desenvolvimento que a sociedade da época esperava, na segunda metade do século XX.

O território onde está implantada a avenida sofreu grandes transformações ao longo dos anos formando uma paisagem muito significativa para a cidade de Bauru e uma das portas de entrada da cidade. Pois, além da conexão com a Rodovia Marechal Rondon, a presença da rodoviária junto com outros elementos que oferecem serviços à população bauruense e aos municípios vizinhos faz com que a via ganhe uma importância muito grande na região. Alguns pontos chaves da via são o Poupatempo e o Teatro Municipal (Fig.6). É também por essa avenida que se tem acesso aos dois shoppings de Bauru e às outras três avenidas principais na cidade (Nuno de Assis, Rodrigues Alves e Duque de Caxias). Ou seja, a qualidade urbana presente nesse espaço terá influência para uma grande quantidade de pessoas.

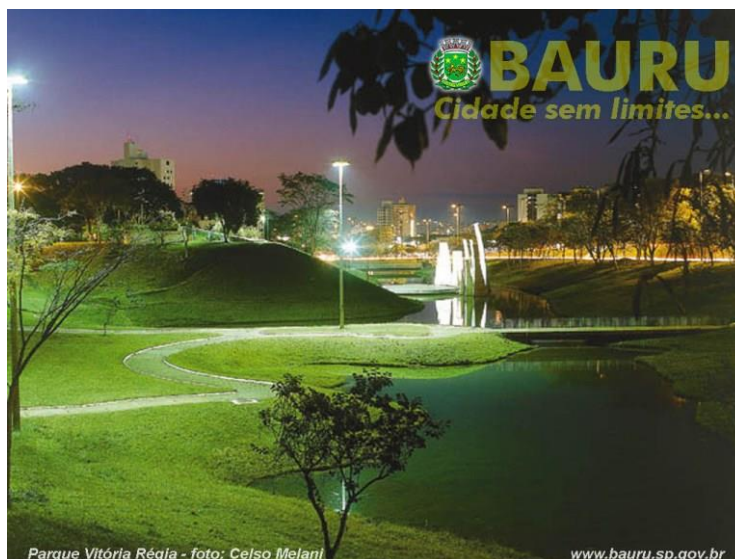
Figura 6: Poupatempo (esq.), Teatro Municipal/ Secretária Mun. da Cultura (dir.).



Acervo da autora 2018 (dir.) e 2019 (esq.).

Além da grandiosidade da obra urbana da própria avenida, no entorno da via foram construídos espaços que ressaltaram a importância dessa paisagem, criando enquadramentos e vistas que são símbolos da cidade, como o caso do Parque Vitória Régia, que é considerado um cartão postal de Bauru (Fig.7).

Figura 7: Parque Vitória Régia - cartão postal de Bauru a “cidade sem limites”.



Fonte: <http://www.vivendobauru.com.br/parque-vitoria-regia-nosso-cartao-postal/>

Besse (2014) afirma que alguns espaços são escolhidos como representantes de sua comunidade, no caso o Parque Vitória Régia como cartão postal da cidade simboliza a imagem que Bauru quer passar de si mesma, pois é uma paisagem que agrada seus moradores.

Losnak (2004, p. 195-196) realça a importância do parque como figura representativa dessa urbe, e cita a entrevista de Jurandyr Bueno Filho, autor da obra, para o Jornal da Cidade, em 25 de janeiro de 1998, onde o arquiteto compara a identidade criada com o parque para a cidade de Bauru com a representatividade que outros monumentos têm para as suas cidades de origem, como o caso da Torre Eiffel e do Pão de Açúcar, criando, através do declive da Avenida Nações Unidas, uma "cara" para Bauru.

Outro ícone presente na avenida, que atualmente é tombado como obra da arquitetura moderna, é o edifício Brasil-Portugal, projeto do arquiteto português Fernando Pinho. Localizado no importante cruzamento da Avenida Nações Unidas com a Avenida Rodrigues Alves, foi construído em 1964 e assim aparece como contraste de urbanização em fotografias que mostram a paisagem ainda natural do fundo de vale, como o caso das imagens na figura 8 e da figura 9, onde o prédio é o elemento de referência na paisagem e um símbolo da urbanização/progresso.

Figura 8: A localização do Edifício Brasil-Portugal na paisagem da Avenida Nações Unidas, antes e depois da canalização do córrego.



Fonte: Bauru Ilustrado, dez. 2016 (esq.). Museu da Imagem e do Som de Bauru (dir.).

Figura 9: Construção da via Nações Unidas próxima ao Edifício Brasil-Portugal.



Fonte: Museu Histórico Municipal de Bauru.

A construção da avenida começou na década 50, quando, para Losnak (2004, p. 39), até os anos 1980, há uma "euforia" para produzir grandes obras na cidade, impulsionada pelas ações políticas que buscam modernidade.

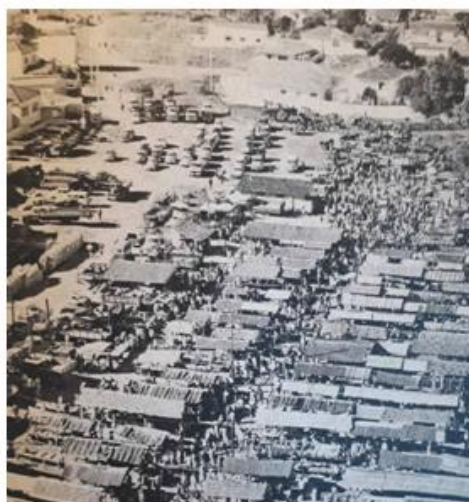
Em Bauru os prefeitos Avallone Jr. e Franciscato, mesmo administrando a cidade em momentos diferentes, consideravam fundamental inseri-la em um novo tempo. Segundo os dois líderes políticos, a nova temporalidade surgiria a partir da instalação de indústrias, criadora de riquezas e progresso, **da construção de um setor viário monumental**, da instalação de um projeto urbano moderno e da edificação de núcleos habitacionais. (LOSNAK, 2004, p. 154).⁷

A década de 70, especialmente, foi marcada por uma sequência de obras grandiosas ao longo da avenida, a começar pela construção da Praça República do Líbano (figura 10), em 1972, que iria substituir a feira livre que, apesar de ser um espaço de socialização na avenida

⁷ Trecho destacado pela autora.

durante a década de 60, era vista como um incômodo para a elite, pois, observando o levantamento feito na época para o plano diretor na cidade, as feiras livres eram consideradas mal localizadas. Mesmo não tendo sido implantado totalmente, o plano para Bauru justificou várias das ações urbanas, pois também era citado como "símbolo do progresso" (LOSNAK, 2004, p. 193).

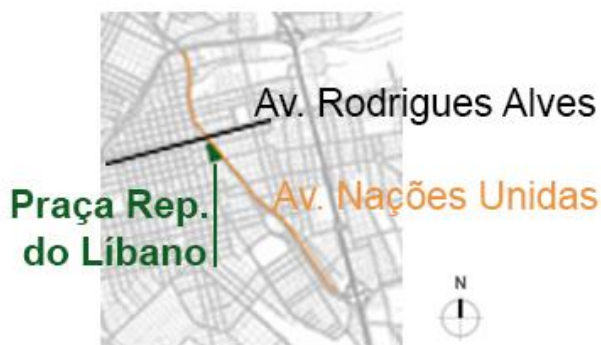
Figura 10: Feira livre no local onde hoje está a Praça República do Líbano.



Feira livre antes de 1969



Praça República do Líbano atualmente



Fonte: LOSNAK, 2004, p. 161(esq.). Acervo da autora, 2017(dir.). Mapa da PMB, editado pela autora.

Os mapas da figura 11 e 12 mostram o projeto feito pelo arquiteto Jurandyr Bueno Filho para a reforma da avenida, datado de fevereiro de 1974, no qual é possível notar a quantidade de terrenos que foram desapropriados para abrigar a monumental obra viária.

As obras da Via Expressa Nações Unidas estavam paradas na altura da rua Aviador Gomes Ribeiro, uma quadra acima da Av. Duque de Caxias. Acima deste ponto, abria-se um enorme conjunto de erosões. Para o lado direito, um enorme buraco caminhava rumo à rua Joaquim da Silva Martha. Na direção do auto-cine, o vale estava completamente deteriorado com o córrego das flores nascendo no ponto inicial das erosões, na altura da Faculdade de Odontologia.[...] Diante deste quadro, Jurandyr

Bueno Filho criou um sistema de pistas especiais para o tráfego lento e expresso, a caminho da Rodovia Marechal Rondon. (DIÁRIO DE BAURU, 1976, p. 3)⁸

Figura 11: Mapa com o Córrego das Flores a céu aberto entre a Rua Constituição até o Parque Vitória Régia (sem data).



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Bauru.

Figura 12: Projeto de Jurandyr Bueno Filho para o Parque Vitória Régia e ampliação da Avenida Nações Unidas (1974).



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Bauru.

⁸ Parque das Nações, um sonho que se transforma em realidade. *Diário de Bauru*, p. 3, jul. 1976.

Houve, no entanto, nessa década, um fato que, segundo o historiador Pelegrina (1986), pode ter atrasado as obras da avenida, que foi a explosão ocorrida nos dutos de canalização da avenida (Fig. 13). Segundo matéria recente⁹ lembrando o caso, ocorreram boatos que a explosão foi um atentado ao então Presidente Ernesto Geisel que fazia uma visita a Bauru e passou próximo à via pouco antes do ocorrido, porém a perícia concluiu que houve um acidente com um caminhão que transportava gasolina, e esse combustível vazou, chegando à Avenida Nações Unidas através das redes coletoras.

Figura 13: Avenida Nações Unidas após explosão em 1976.



Fonte: <https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2018/08/13/explooes-nas-nacoes-unidas-em-bauru-completam-42-anos-e-ainda-geram-duvidas.ghtml>

Em 1975, um ano antes da explosão, foi inaugurado o viaduto que faz a ligação da Avenida Duque de Caxias, e alguns anos depois, em 1978, foi finalmente inaugurado o Parque Dr. Cesar Benedito Fernandes Rodrigues, popularmente conhecido como Parque Vitória Régia. De acordo com o Diário de Bauru (de 24 de julho de 1976) o projeto realizado pelo arquiteto Jurandyr Bueno Filho seria o "Parque das Nações, um sonho que se transforma em realidade". Em sua reportagem, o jornal dá destaque ao "respeito" que o projeto tem com o córrego, que é tratado como um ponto de referência na história da cidade.

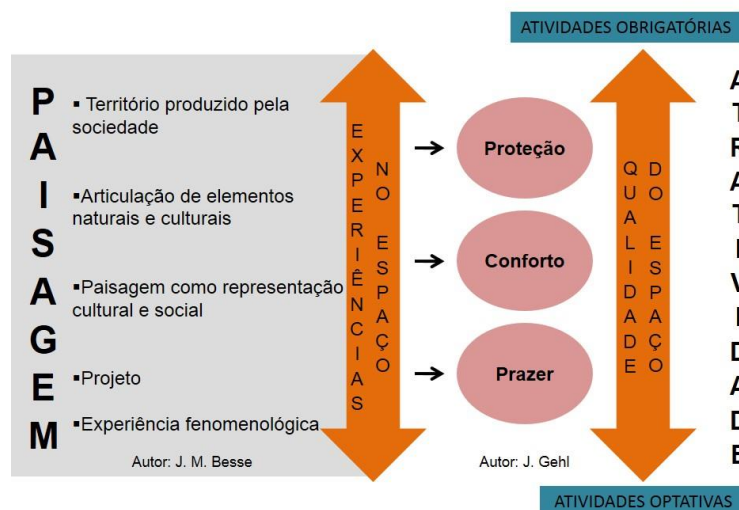
2.2 Leitura da paisagem da Avenida Nações Unidas: elementos naturais e culturais

Para a análise da paisagem da Avenida Nações Unidas, observando a atratividade desse espaço para as pessoas, foram utilizados os conceitos estabelecidos por Besse (2014) para

⁹ Matéria no site Vivendo Bauru, 2016. Acessado em 02/02/2018. <http://www.vivendobauru.com.br/ha-40-anos-ocorria-a-explosao-da-avenida-nacoes-unidas/>

a compreensão da paisagem em conjunto com os parâmetros de atratividade defendidos por Gehl (2006 e 2015), conforme figura 14.

Figura 14: Interpretação da atratividade da paisagem.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Jean-Marc Besse e Jan Gehl (autores que este estudo tem como base conceitual) interpretam a paisagem de formas distintas, contudo ambos decompõem a sua problemática em tópicos que auxiliam a interpretar o espaço. Como demonstrado na figura 14, Besse elenca cinco possíveis formas de ler a paisagem, as quais ele chama de portas. As características da paisagem irão determinar a experiência no espaço e as sensações do usuário, que podem ser classificadas de acordo com os 12 critérios de análise definidos por Gehl, que são agrupados da seguinte forma; proteção, conforto e prazer. É a qualidade do espaço que garante que esses critérios sejam atendidos, definindo as atividades que nele ocorrerão, optativas ou obrigatórias.

As portas para leitura de Besse e os critérios de Gehl não são excludentes, mas sim complementares e recorrentes. Com base nesses conceitos, a análise da Avenida Nações Unidas foi realizada mesclando os dois parâmetros. Esses conceitos foram observados da seguinte maneira (quadro 4):

Quadro 4: Relação entre os conceitos de paisagem e atratividade para análise de espaço urbano.

Portas de Leitura da Paisagem (Jean-Marc Besse)	CrITÉrios de qualidade para as pessoas no espaço urbano (Jan Gehl)	A atratividade da paisagem
TerrítÓrio produzido pela sociedade (BESSE, 2014, p. 26-37)	<p><u>Proteção</u> Contra o tráfégo e acidentes – sensação de segurança</p> <p><u>Conforto</u> Oportunidades para caminhar</p>	Os ideais de uma sociedade marcam a paisagem que será vivenciada por outros grupos sociais (por outros ideais).
Articulação de elementos naturais e culturais (BESSE, 2014, p. 37- 45)	<p><u>Proteção</u> Proteção contra experiéncias sensoriais desconfortáveis</p> <p><u>Conforto</u> Oportunidades para brincar e praticar atividade física</p> <p><u>Prazer</u> Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima</p>	Como o uso pode ser influenciado pela transformação das condições naturais.
Paisagem como representação cultural e social (BESSE, 2014, p. 13 - 26)	<p><u>Conforto</u> Oportunidades para ver</p> <p><u>Prazer</u> Experiéncias sensoriais positivas</p>	Apreciação de vistas sociais.
Experiéncias fenomenológicas (BESSE, 2014, p. 45 - 53)	<p><u>Proteção</u> Proteção contra o crime e a violência – sensação de segurança</p>	Como o usuário se sente no espaço.
Projeto (BESSE, 2014, p. 54-66)	<p><u>Conforto</u> Oportunidades para permanecer em pé Oportunidades para sentar-se Oportunidades para ouvir e conversar</p> <p><u>Prazer</u> Escala</p>	Como o entorno pode influenciar os projetos e a qualidade de vida urbana.

Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Besse (2014) e Gehl (2015).

Ao abriremos a primeira porta proposta por Besse (2014) – a paisagem como território produzido pela sociedade ao longo da história –, verificamos que a avenida foi implantada no período em que se prezava a modernização e projetada para o trânsito rápido, sem pensar na escala humana. "Ler a paisagem é perceber modos de organização do espaço" (BESSE, 2014, p. 31).

Com influência das teorias de John Brinckerhoff Jackson sobre a paisagem, Besse (2014, p. 31) entende que se deve partir da interpretação de como o espaço foi organizado, sendo que ambos consideram a paisagem como um espaço social, criado em coletividade.

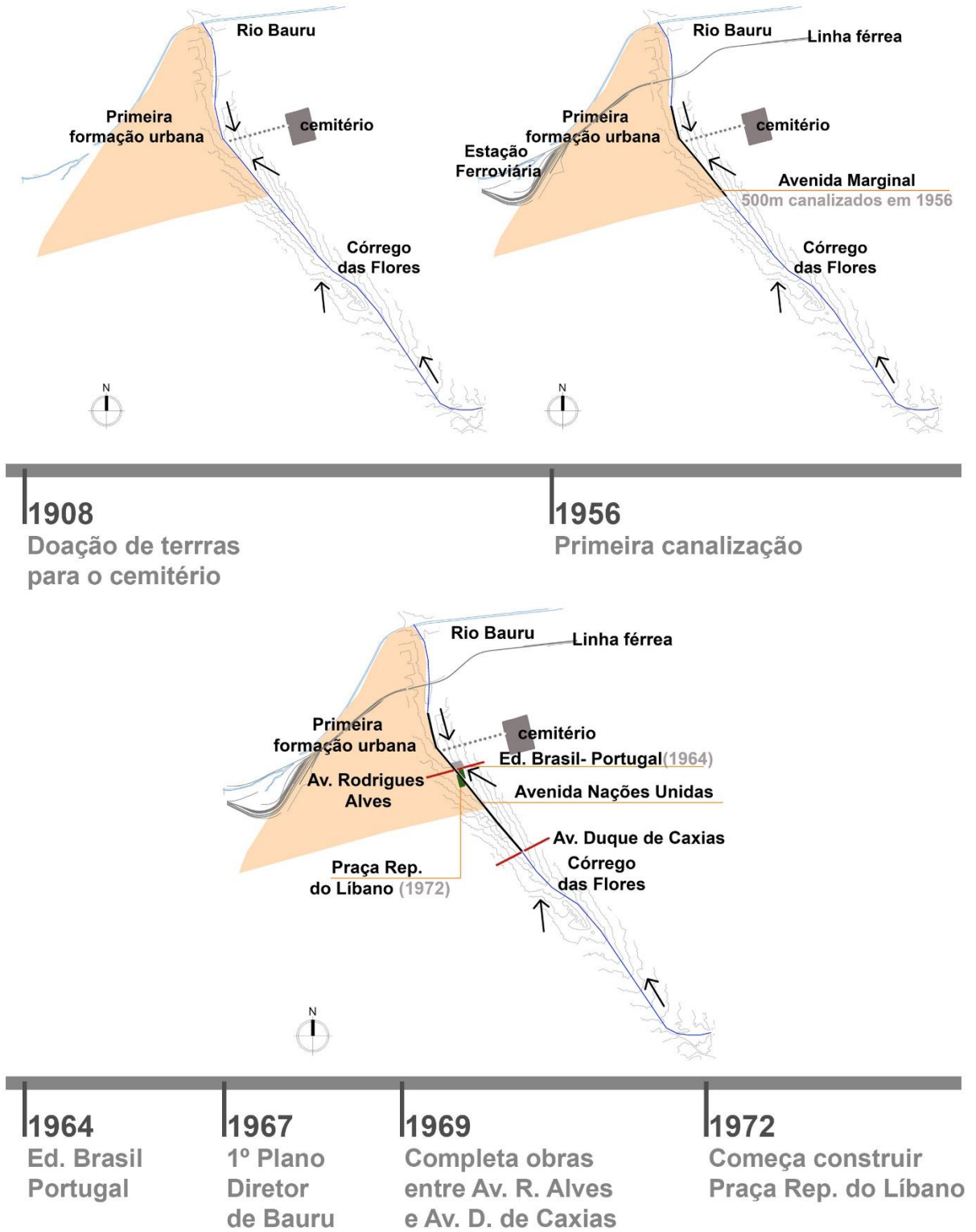
[...] a paisagem pode ser definida como um território produzido e praticado pelas sociedades humanas, por motivos que são, ao mesmo tempo, econômicos, políticos e culturais. (...) o valor paisagístico de um lugar não é considerado unicamente do ponto de vista estético (embora também o seja), é considerado mais em relação com a soma das experimentações, dos costumes, das práticas desenvolvidos por um grupo humano nesse lugar. (BESSE, 2014, p. 27)

A paisagem sendo uma obra coletiva é então produzida pelo homem, que dá forma ao material existente (a terra) considerando não só os quesitos da estética, mas também as necessidades e afetividades da sociedade que escreve no território sua história e assim deixa seus rastros. E é dessa maneira que a Avenida Nações Unidas será analisada, através da forma como esse espaço foi organizado, observando os rastros que foram marcados na paisagem em épocas diferentes.

Dessa forma, uma das marcas mais significativas que a construção da Avenida Nações Unidas deixou na paisagem de Bauru foi a canalização do Córrego das Flores. Com a formação da avenida, as águas do córrego foram ocultadas na paisagem.

O córrego era um limitador da área urbana. A necessidade de passagem aumentou gradativamente com a ocupação da margem oposta ao núcleo urbano inicial e, assim, a canalização foi feita de forma gradual, sendo a construção da via realizada por trechos em diferentes períodos. No entanto, é fundamental ser destacado que o traçado da avenida segue a linha do percurso do córrego. O rio é o elemento estruturador da forma da avenida e do tecido urbano. A sequência de mapas na figura 15 demonstra como essa transformação do território ocorre ao longo das décadas.

Figura 15: Canalização do Córrego das Flores e implantação da paisagem da Avenida Nações Unidas.



1908
Doação de terras para o cemitério

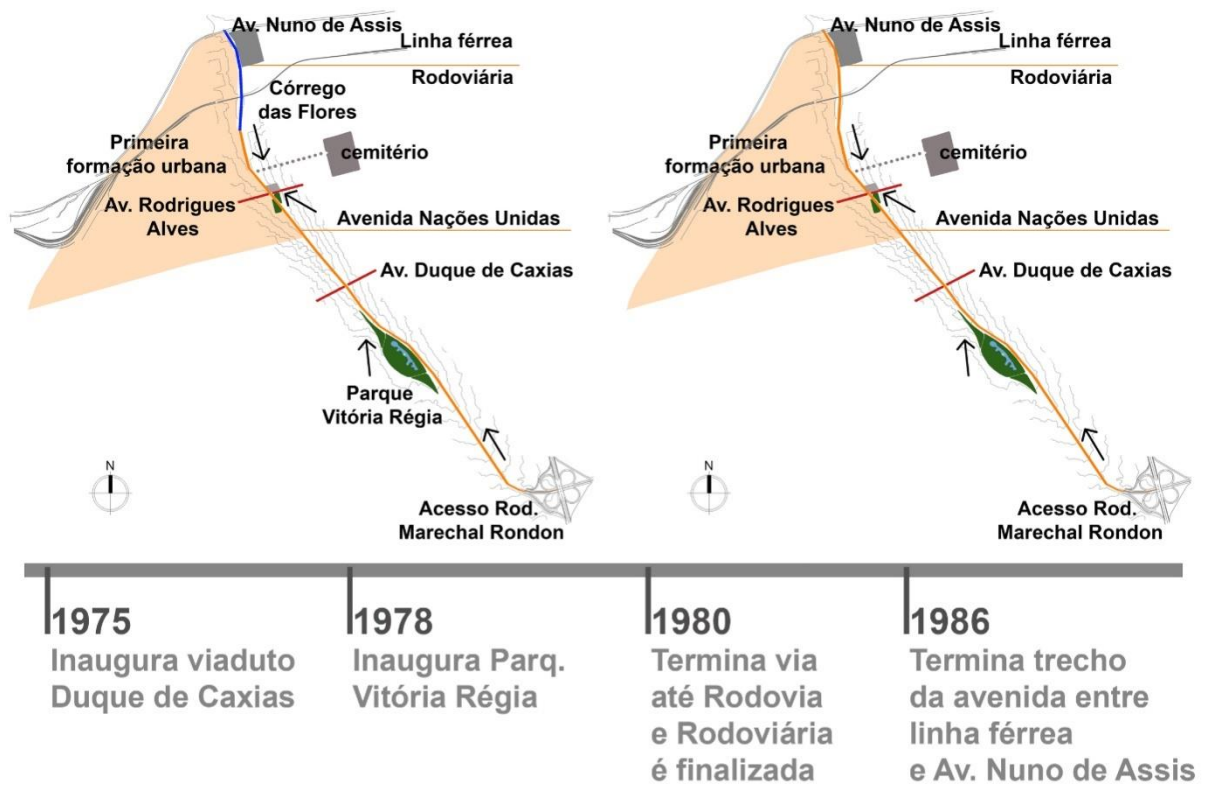
1956
Primeira canalização

1964
Ed. Brasil Portugal

1967
1º Plano Diretor de Bauru

1969
Completa obras entre Av. R. Alves e Av. D. de Caxias

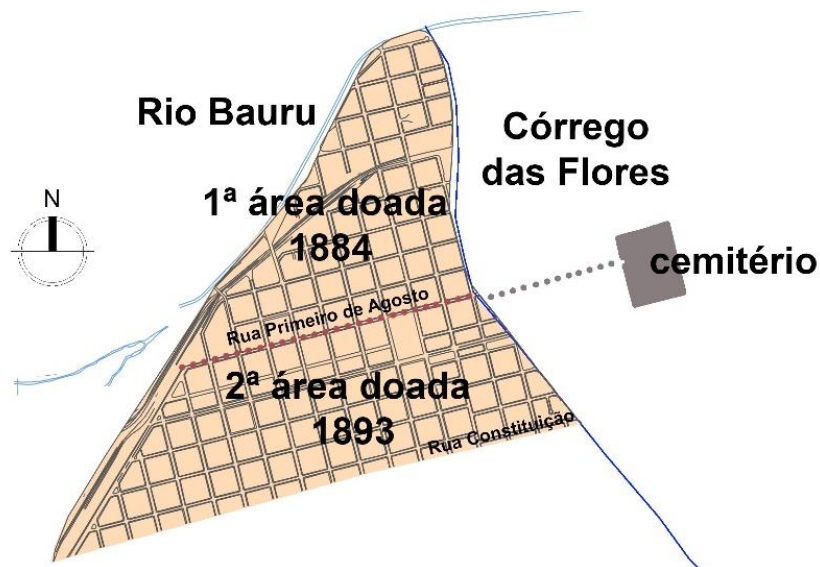
1972
Começa construir Praça Rep. do Líbano



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

As águas do Córrego das Flores, que terminam o século XX canalizadas sob a avenida, delimitavam a primeira área urbana de Bauru. As terras doadas para a formação da cidade no final do século XIX (1856 e 1893) tinham como um de seus limites o próprio Córrego das Flores (Fig. 16).

Figura 16: Formação da cidade de Bauru.



Fonte: Mapa da Prefeitura. Editado pela autora.

Os primeiros habitantes de Bauru conviveram com essas águas, pois faziam parte das suas atividades diárias. Em função do “progresso”, agora estão nas lembranças de memorialistas, como o caso de Gabriel Ruiz Pelegrina.

O pequeno fio de água, sempre deslizando sobre a areia branca de seu leito, proporcionava horas de lazer à criançada daquele tempo, hora correndo por suas águas, subindo e descendo pelos barrancos laterais, colocando barquinhos de papel e até mesmo pegando guarus com o auxílio de peneiras. (PELEGRINA, 1986, p.07)

Apesar da nostalgia em suas palavras, em seu relato Pelegrina (1986) não demonstrou discordar da alteração de função e paisagem que ocorreram no espaço hoje ocupado pela Avenida Nações Unidas. Ao final, o autor relatou sobre a canalização como um sonho, dizendo que jamais se imaginou "que um dia o riacho desapareceria e iria correr submerso a uma grande avenida."

A mesma contradição entre o saudosismo da lembrança dos usos no Córrego das Flores a céu aberto e a admiração pela sua canalização para a construção de uma via que traria o progresso pode ser notada na descrição que Alba Ramos Barbosa Condi faz do local no Bauru Ilustrado, considerando a implantação da via algo necessário.

[...] O progresso tem um preço: alguma coisa tem que ser sacrificada para que outras **mais necessárias** apareçam. A beleza simples do pequeno riacho com seus encantos naturais deu lugar à beleza arquitetônica de uma grande Avenida. Mas é preciso saber admirar todas as coisas que têm, cada qual sua beleza diferente. (BAURU ILUSTRADO, 1997, p. 3)¹⁰.

As águas do Córrego das Flores serviram não apenas como marco de delimitação de território na ocupação inicial da cidade de Bauru, mas também serviam para abastecimento da população que se instalava no local. Foi no ano de 1912 que a cidade adquiriu as infraestruturas das redes de abastecimento de água e coleta de dejetos; sem atender toda a população da cidade, o sistema utilizava o córrego citado junto com o Ribeirão Bauru e uma das duas caixas de captação de água instaladas foi implantada próxima à nascente do Córrego das Flores, local que receberia futuramente o projeto para o Parque Vitória Régia. Mesmo com essa nova infraestrutura, a população mais carente continuava a coletar a água do próprio córrego (GULINELLI, 2016, p. 102-108).

É em meados do século XX que esse território passa a tomar rumos para uma nova organização. Os administradores públicos, apoiados pela população, veem a "necessidade" de canalizar o Córrego das Flores para a construção de uma avenida (futura Avenida Nações Unidas) que facilitaria o acesso ao Cemitério da Saudade e também às terras que ficavam

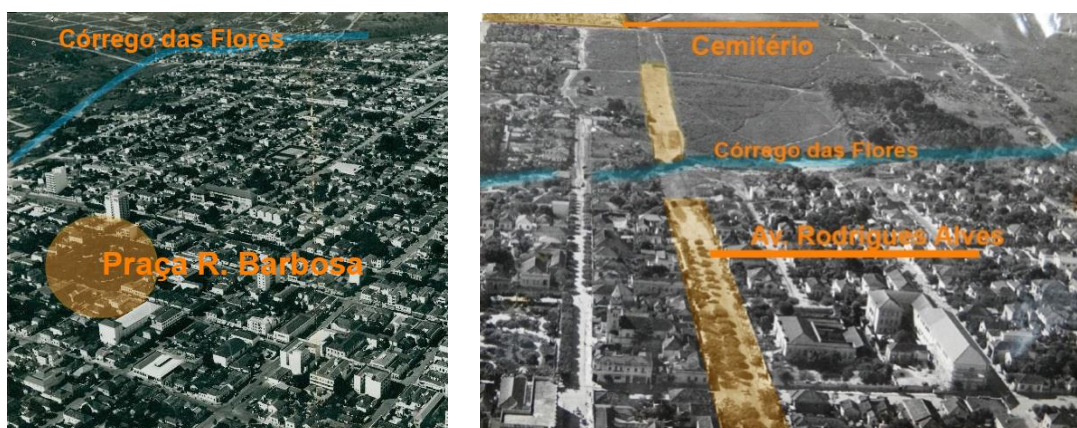
¹⁰Rio das Flores. *Bauru Ilustrado*, p.3, mai. 1997. Museu Histórico de Bauru (grifo da autora).

além do córrego. Assim, a canalização era vista pela população como algo positivo e era sustentada pelas posturas higienistas propagadas no início do século XX.

No início da formação de Bauru, o córrego era utilizado como delimitação das áreas ocupadas, e, como a vida na cidade ocorria dentro desses limites, não havia problema nas transposições feitas no córrego ocasionalmente. Para Pelegrina (1986), foi a compra de terras no lado oposto à área urbana pela Cia Antarctica Paulista que mudou a situação do córrego, motivando o interesse para projetos de canalização.

Em busca da modernização, segundo Losnak (2004, p. 154), a canalização foi feita a partir da mobilização da população pelo Prefeito Avallone Jr. no início de seu mandato. Esse primeiro trecho da avenida, nomeada na época como Avenida Marginal, era de 500m próximos à área central da cidade (ocupação a oeste da avenida), com início na Rua Marcondes Salgado, via próxima à linha férrea, e seguindo no sentido sul até Rua Constituição. No lado leste da avenida, área ainda sem ocupação expressiva, já estavam localizados: o cemitério, que teve sua área doada em 1908 (GHIRARDELLO, 1992, p. 115), a Vila Antártica e o caminho que levava a Pederneiras, sendo este a continuação da Avenida Rodrigues Alves, via que faz o trajeto cortando a Avenida Nações Unidas e era um dos principais pontos de interesse na época (LOSNAK, 2004, p. 154). Nas fotografias da década de 50, na figura 17, é possível notar a ocupação urbana de forma desigual nas duas margens do córrego próximo à Avenida Rodrigues Alves.

Figura 17: Espaço da Avenida Nações Unidas, década de 1950.



Fonte: NUPHIS. Editado pela autora.

A Vila Antártica, apontada como o estímulo para a ocupação na área leste do Córrego das Flores, surgiu com a vinda da indústria de mesmo nome para a cidade de Bauru, e foi onde os trabalhadores se instalaram, próximo à fábrica, em terrenos fora do perímetro urbano. Essa ocupação em áreas ainda sem estrutura, que futuramente se tornariam bairros, foi comum depois da chegada das ferrovias, no início do século XX. “Com o crescimento rápido da

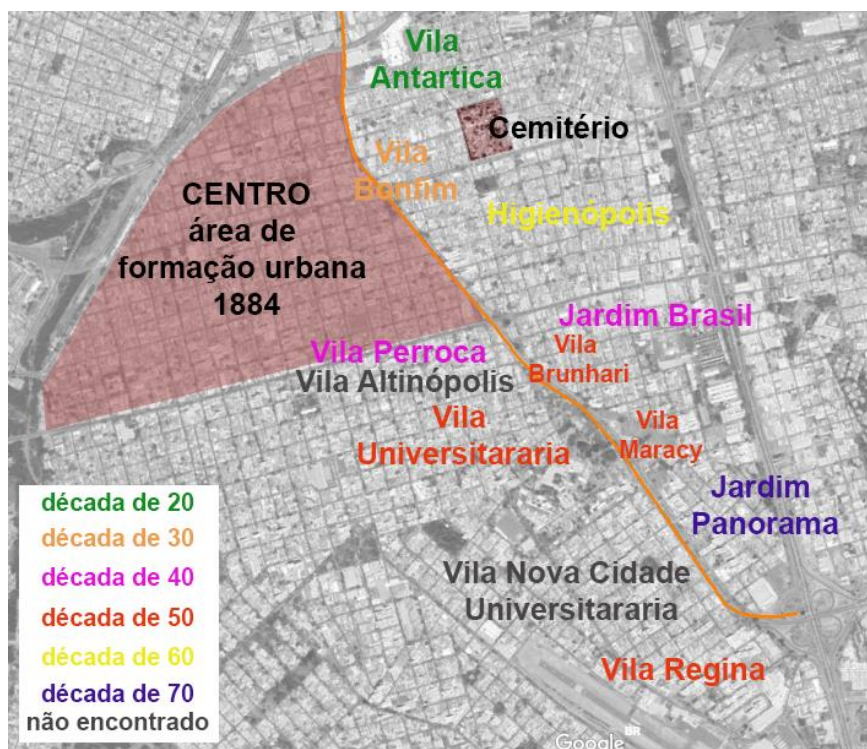
população, o custo das terras na área de patrimônio se elevou afastando a classe mais carente para áreas ainda sem infraestrutura” (GHIRARDELLO, 1992, p. 118).

O alto custo das terras na área central demonstra que a ocupação mais espalhada na cidade foi característica desde o começo de sua formação. A população mais carente buscou terras sem infraestrutura, longe do centro e com um valor mais baixo, prática que ainda ocorre nas cidades contemporâneas. Os bairros que estavam fora da área central no começo do século passado hoje estão totalmente incorporados à área urbana. A Avenida Nações Unidas foi uma das vias responsáveis por fazer a conexão dessas novas áreas da cidade na segunda metade do século XX, e também possibilitou a ocupação de novas áreas da região leste-sudeste. Com o tempo, a ocupação deixou de ser por conta do custo baixo dos terrenos e houve a implantação de bairros mais "nobres" valorizando as terras nessa região, como aconteceu com o bairro Higienópolis, exemplo de ocupação de classe média-alta na cidade (LOSNAK, 2004, p. 156). A popularização dos automóveis foi uma das responsáveis por isso, pois a facilidade de locomoção fez com que as pessoas escolhessem onde queriam morar com maior liberdade em relação às distâncias.

Ghirardello (1992, p. 167), ao relatar a formação urbana de Bauru, fala sobre o grande número de bairros que surgem desconexos à malha por conta da falta de uma legislação que impedisse essa ocupação sem planejamento. Os loteamentos eram feitos de acordo com interesses particulares, sendo que, nessa época, a prefeitura era a responsável pela implantação da infraestrutura.

Os bairros que atualmente estão localizados no entorno da Avenida Nações Unidas aparecem na figura 18 com a diferenciação da sua formação ao longo das décadas. Em comparação com a canalização do Córrego das Flores, todos os bairros foram loteados antes ou durante as obras que ocultariam o rio.

Figura 18: Bairros atuais ao longo da Avenida Nações Unidas.



Fonte: Imagem do Google Earth. Editado pela autora.

Losnak (2004, p. 173) afirma que a implantação da avenida conduziu a uma rápida ocupação das áreas ao seu entorno. Os lotes ao longo da avenida, que durante as obras se encontravam vazios, foram ocupados nesse período de implantação, como pode ser observado na sequência da figura 19.

Reafirmando a importância das áreas do entorno da via, no fim da década de 80 um shopping center foi implantado próximo ao encontro da avenida com a Rodovia Marechal Rondon, trecho que é concluído em 1980 (Fig. 20).

Figura 19: Avenida Nações Unidas, próximo ao trevo da Rod. Marechal Rondon nas décadas de: 70/80, 80/90 e fotografia aérea atual da mesma área.



Fonte: PMB; PMB; Google Maps.

Figura 20: Vista da Rodovia Marechal Rondon a partir da Avenida Nações Unidas.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

O jornal Diário de Bauru publicou, em dezembro de 1975 e em janeiro de 1976, um trecho da apresentação assinada pelo vice-prefeito Jurandyr Bueno Filho para um trabalho sobre essa etapa da Avenida Nações Unidas:

A implantação do trecho final¹¹ da avenida Nações Unidas representa uma atividade de respeito para com o Plano Diretor de Bauru. Reconhecida como uma das mais expressivas obras do sistema viário bauruense. Notadamente no setor da integração cidade-bairros e conexão perfeita com o restante do sistema rodoviário estatal, ela representa o prosseguimento de um trabalho aconselhado por técnicos e aplaudido pela comunidade. Em verdade, a força de seus benefícios foi maior que qualquer outro impulso poderia ter influenciado a atual administração. (DIÁRIO DE BAURU, 1975-76, p. 16)¹²

O primeiro plano diretor da cidade surgiu em 1967, atendendo à Lei nº9.205 de 1965 que exigia aos municípios do Estado de São Paulo tal instrumento regulador, com a penalidade da perda de auxílios caso a cidade não o obtivesse em um prazo de três anos (LOSNAK, 2004, p. 190). O Plano Diretor era visto também como um instrumento de modernização urbana.

Em relação ao sistema viário, o plano faz uma crítica por este ser "ineficiente na área central e excessivo nas áreas habitacionais" e pela falta de hierarquia das vias, o que seria uma das propostas dessa lei, já que seus elaboradores acreditavam que esse seria "o único princípio" que poderia dar uma solução que não gerasse no futuro problemas com o meio ambiente. Uma das preocupações era entender que a acessibilidade e o meio ambiente consistiam em aspectos conflitantes entre si, e que o veículo motorizado já era considerado um bem que fazia parte do cotidiano. O plano o descreve da seguinte maneira:

O automóvel, considerado não apenas como instrumento de transporte, mas principalmente como um bem de consumo individual, fez dos problemas de circulação e de estacionamento a base de toda a concepção moderna de planejamento. O substancial aumento do número de veículos e conseqüentemente aumento do tráfego que vem se verificando nas cidades brasileiras, nos últimos anos, apresenta-se como um fato que terá de ser enfrentado pela administração municipal. (PLANO DIRETOR DE BAURU, 1967, p. VI.1)

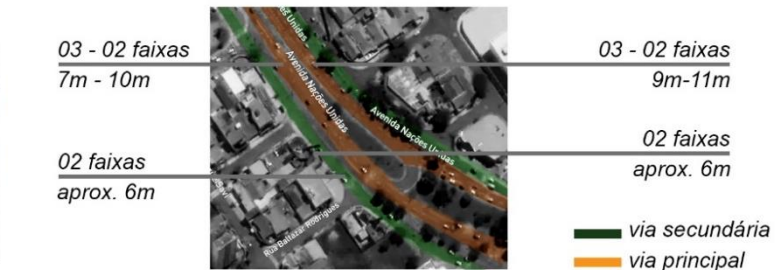
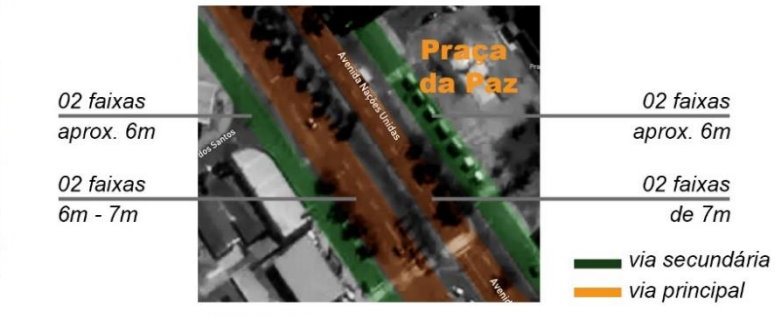
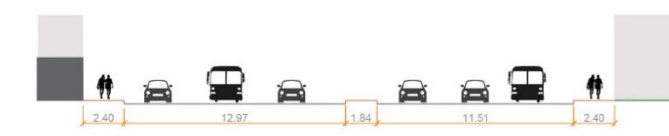
Portanto o sistema viário seria dividido entre vias principais, as quais seriam responsáveis pelo tráfego maior de veículos, sendo perigosas aos pedestres, mas seriam as responsáveis por fazer a ligação entre diferentes pontos urbanos. As outras vias seriam secundárias, com um fluxo menor de veículos. O planejamento das ruas deveria considerar a insolação, iluminação e ventilação para as construções. Losnak (2004, p. 168) diz que "[...] as propostas modernas tiraram os homens das ruas em nome da lógica da máquina."

Com esses ideais modernistas priorizando o automóvel, a implantação da Avenida Nações Unidas organizou sua paisagem. "A aparência da paisagem traduz essa atitude cultural variável da humanidade em relação aos meios naturais nos quais lhe coube viver." (BESSE, 2014, p. 35). A figura 21 mostra como essas relações acontecem na Avenida Nações Unidas.

¹¹ Referindo-se ao trecho que faz ligação com a Rodovia Estadual.

¹² Nações Unidas, Obra Monumental. *Diário de Bauru*, p.16. dez. 1975.

Figura 21: Configurações do desenho urbano na avenida.



Fonte: Mapa da PMB, editado pela autora. Fotografias do acervo da autora, 2018.

Nas vistas da figura 21, é possível perceber, além da predominância de áreas destinadas aos veículos, que o pedestre, para atravessar a Avenida Nações Unidas, anda por um percurso longo que não o prioriza. Quem circula pela via caminhando deve passar por mais de uma faixa destinada aos veículos e, entre as pistas, os canteiros centrais, na maior parte das vezes, não possibilitam uma circulação confortável e sem obstáculos.

De acordo com os critérios de qualidade do espaço que Gehl (2015, p. 239) estabelece para a paisagem, é vital que haja: *I)* proteção contra o tráfego e acidente e *II)* oportunidades para caminhar. Ao analisar a paisagem dessa via, é possível entender que essas não foram as preocupações durante a organização de seu território ao longo dos anos.

Mesmo com uma 'consciência' atual da importância da renovação da mobilidade urbana priorizando as pessoas, na prática não é isso que encontramos em Bauru. Na Avenida Nações Unidas muitos pontos de ônibus encontram-se em locais com acesso complicado e sem pavimentação, dificultando e desestimulando esse tipo de transporte.

Toda viagem de transporte público começa e termina com uma caminhada (SPECK, 2016, p. 131). Ao longo da Avenida Nações Unidas, há cerca de 18 pontos de ônibus, porém não é a qualidade desses trajetos que fará o usuário optar por esse meio. O entorno de muitos pontos de ônibus é hostil para o pedestre, como mostram as fotografias na figura 22.

Figura 22: Entorno impróprio para pedestres dos pontos de ônibus e com apenas uma opção de caminho.



Fonte: Acervo de autora, 2018.

Alguns pontos estão localizados na área dos canteiros da via, ilhados entre as pistas, e, para conseguir chegar a um destino, o passageiro que desce do ônibus ou o que pretende acessar o veículo precisa passar pelas pistas de rodagem, que nem sempre estão sinalizadas para dar prioridade aos pedestres, ou a sinalização ocorre de um lado apenas da via, limitando os caminhos seguros. As pessoas com mobilidade reduzida têm ainda maior dificuldade nesses trajetos, porém todos os usuários sofrem com a falta de cuidado no entorno desses espaços

que, muitas vezes, são irregulares e sem pavimentação, o que desmotiva o pedestre a utilizar esse tipo de transporte.

Para manter a atratividade do espaço para o pedestre, é importante ter meios que possibilitem uma caminhada agradável, sem obstáculos e sem perigos contra a segurança das pessoas. As faixas de pedestres são um elemento simples na paisagem que podem ser eficientes nesse sentido (Fig. 23).

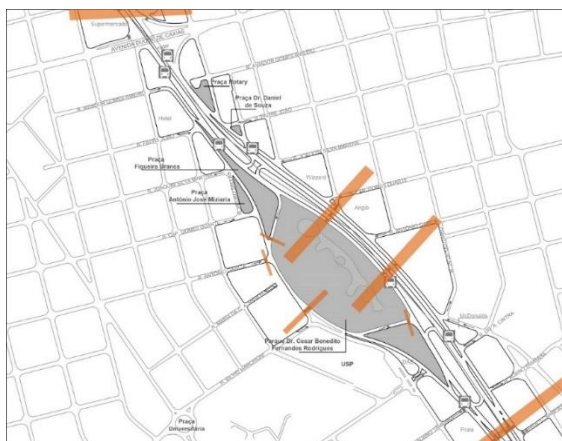
Figura 23: Faixa de pedestre no trecho logo após o cruzamento com a Av. Duque de Caxias.



Fonte: Acervo de autora, 2018.

O que foi percebido na Avenida Nações Unidas é que essas faixas não estão dispostas em quantidade suficiente, pois, como visto, há pontos de ônibus que não têm acesso pelas faixas e, em espaços importantes, no caso do Parque Vitória Régia, a acessibilidade é escassa (Fig. 24). Esse é o maior trecho sem faixa cruzando a avenida, no trecho de aproximadamente 600m, partindo da faixa próxima à escola Anglo, em frente ao Parque “Vitória Régia”, até o supermercado próximo ao viaduto da Duque de Caxias. O ponto positivo, como pode ser visto na figura 25, é que algumas faixas são implantadas de forma continuada, cortando as pistas de veículos nos dois sentidos.

Figura 24: Elementos de trânsito ao redor do Parque Vitória Régia em destaque as faixas de pedestres.



Fonte: Mapa da PMB, editado pela autora.

Figura 25: Desenho das faixas de pedestres, próximo a Av. Duque de Caxias (esq.) e em frente ao Parque Vitória Régia (dir.).



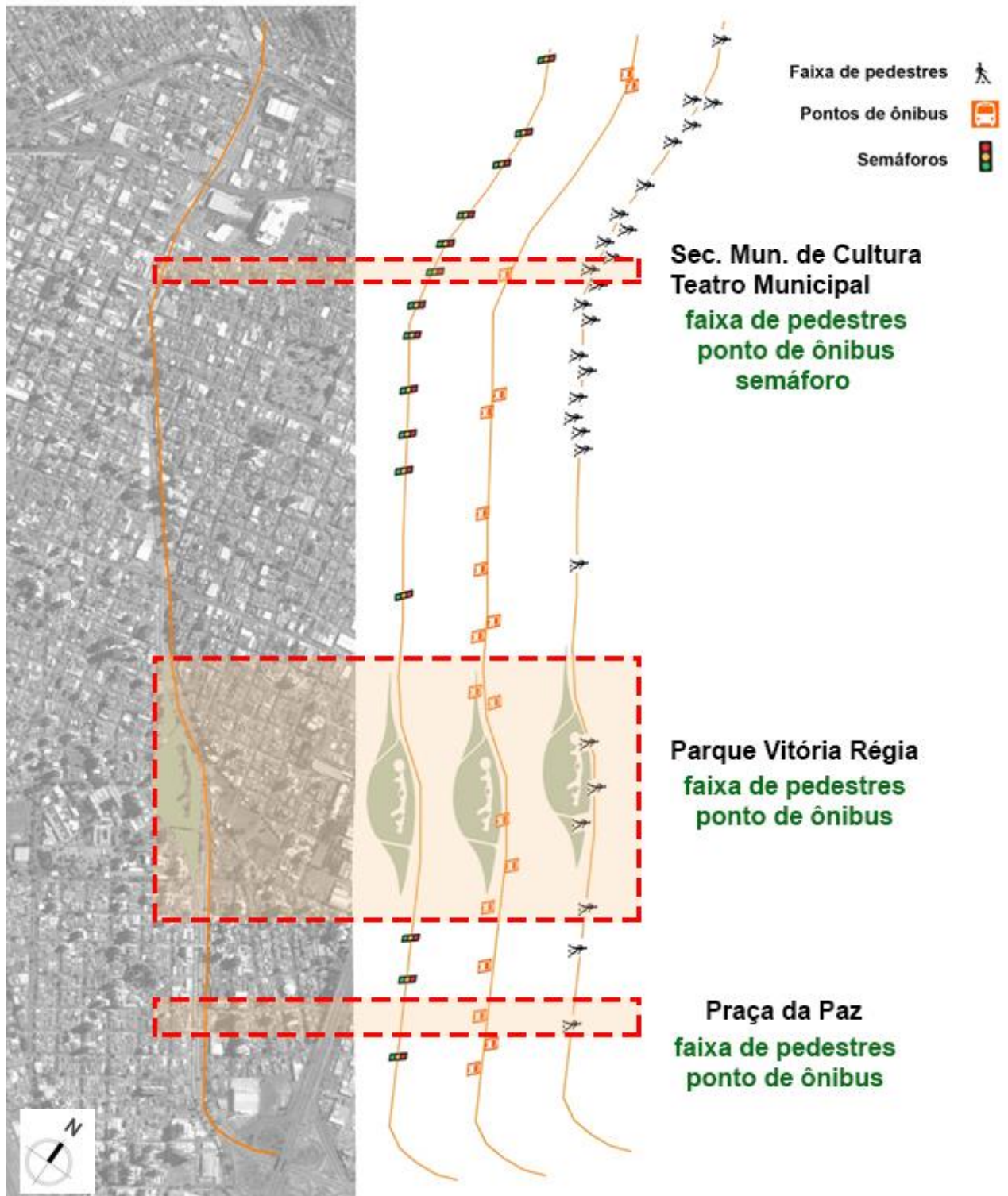
Fonte: Acervo de autora, 2018.

Nas figuras anteriores, estão destacadas as faixas de pedestres, mas é significativo ver estes elementos em conjunto com outros equipamentos que podem ajudar a proteção do pedestres no espaço das vias, além de estar integrados com os pontos de ônibus, estimulando o uso de transporte público.

Na via, estão instaladas cinco lombadas e dois radares para monitorar a velocidade dos veículos. Na Avenida Nações Unidas, a velocidade máxima permitida varia entre 50 e 60 quilômetros por hora, controlada por esses radares, sendo que o fluxo de veículos é interrompido pelos semáforos localizados nos principais cruzamentos entre as vias. E, para o acesso de pessoas com dificuldade de locomoção, foram encontradas 27 quadras com pelo menos uma rampa, o que não chega a 50% de todas as quadras do trecho estudado.

O mapa da figura 26 mostra a localização desses elementos que auxiliam o pedestre a caminhar pela avenida junto com a malha urbana da área.

Figura 26:Localização dos elementos de mobilidade.



Fonte: Imagem do Google Earth. Editado pela autora.

Uma das comprovações de que esses elementos que possibilitam a passagem do pedestre nas faixas destinadas aos veículos não se mostram tão eficazes é que, no começo de 2017, a avenida foi apontada em uma reportagem de um jornal local como a via de Bauru com mais

acidentes (TONELLI, 2017). Esses dados foram obtidos por órgãos municipais e mostram que o cruzamento com a Avenida Nuno de Assis é o local de maior índice de colisões, como mostra a figura 27.

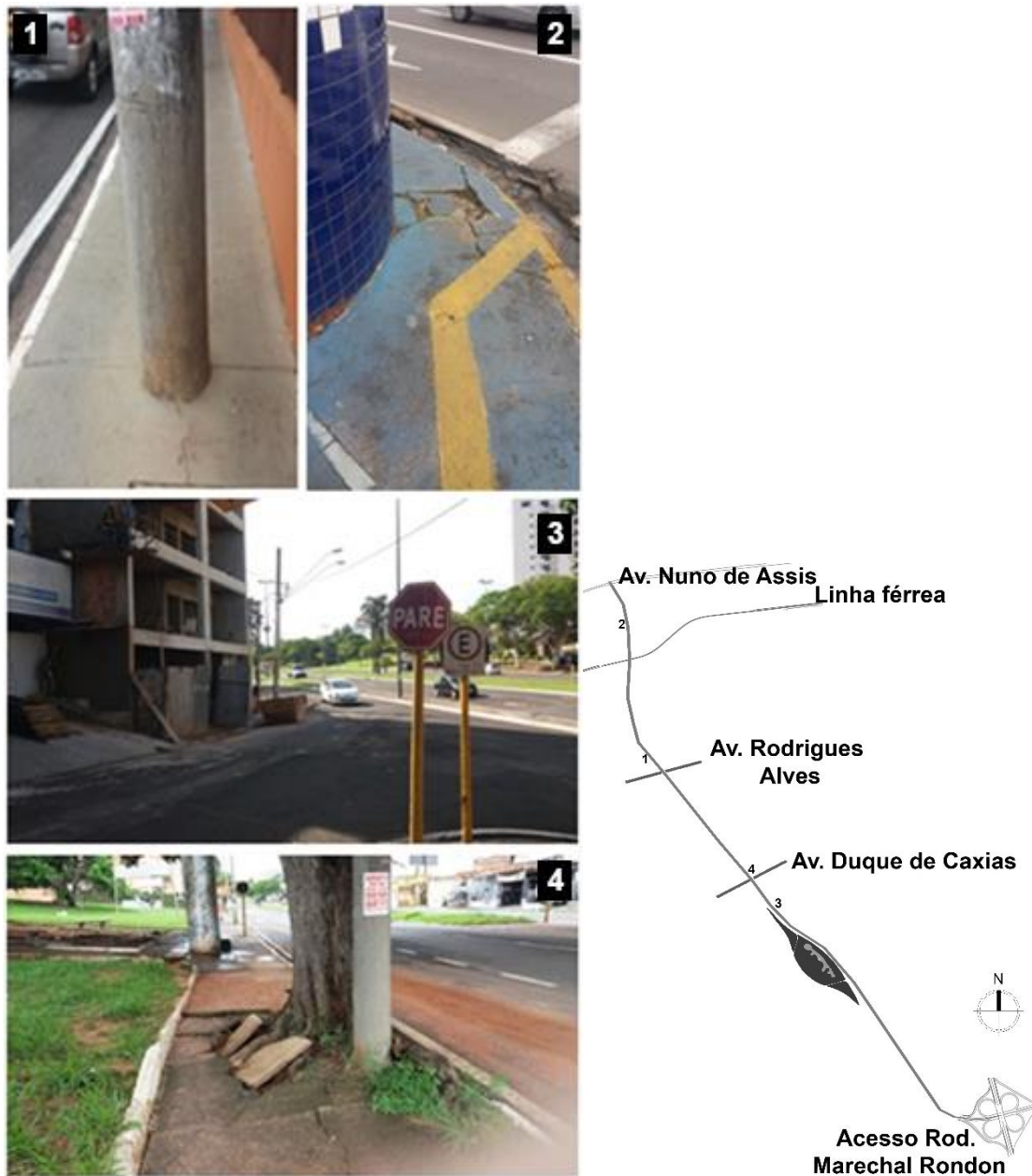
Figura 27: Acidentes de Trânsito em Bauru, detalhe do cruzamento entre as avenidas Nações Unidas e Nuno de Assis.



Fonte: <https://www.jcnet.com.br/Geral/2017/03/avenida-nacoes-unidas-em-bauru-lidera-ranking-de-acidentes.html> (esq.); Acervo de autora (dir.), 2018.

As calçadas não apresentam qualidade. Em uma caminhada pela avenida, é fácil encontrar objetos que atrapalham a circulação, podendo ser temporários, como no caso de tapumes de construção e lixo, ou elementos permanentes, como o poste de energia observado em umas das imagens da figura 28, que fica localizado em uma calçada estreita, em frente a uma universidade. O espaço de passagem normal é de cerca de 1,50m e fica reduzido a 0,70m, em geral de concreto, sendo alguns trechos com revestimentos ásperos, mas nenhuma calçada com revestimento inadequado.

Figura 28: Elementos obstruindo a passagem nas calçadas da Avenida Nações Unidas.



Fonte: Acervo de autora, 2018 e mapa elaborado pela autora.

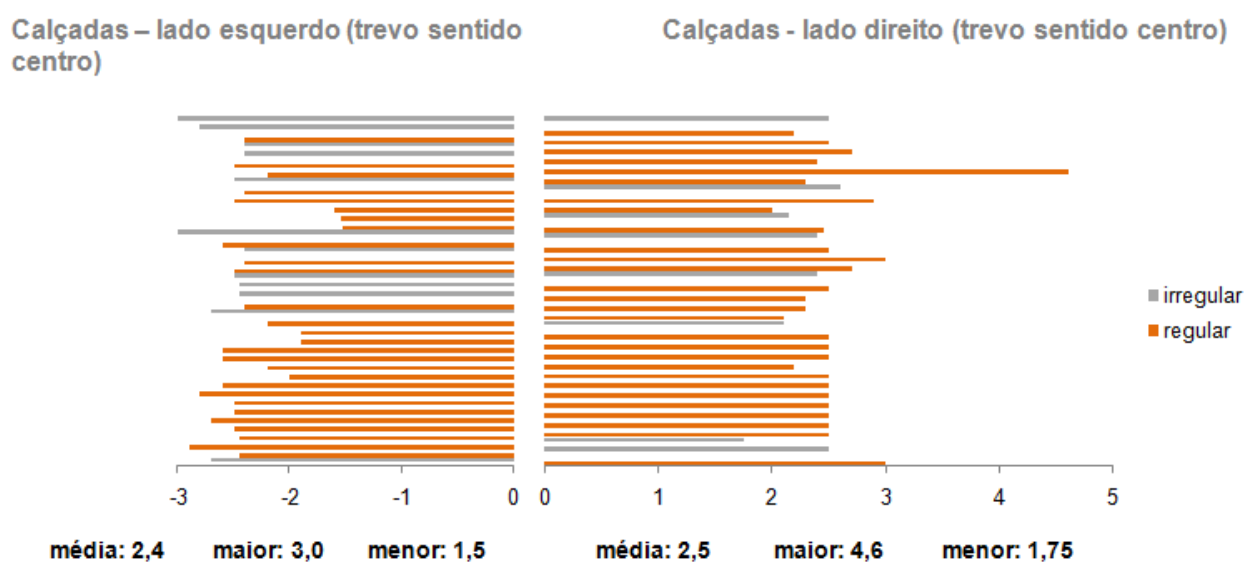
As calçadas na avenida têm em média 2,5m de largura. Há trechos com calçadas mais largas onde é fácil caminhar, como na frente do Teatro Municipal (Fig. 29), em que o pedestre tem livres 4,00m de pavimento regular; porém há outros trechos com apenas 1,50m, como pode ser observado no esquema da figura 30.

Figura 29: Fachada do Teatro Municipal.



Fonte: Acervo de autora, 2018.

Figura 30: Largura das calçadas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

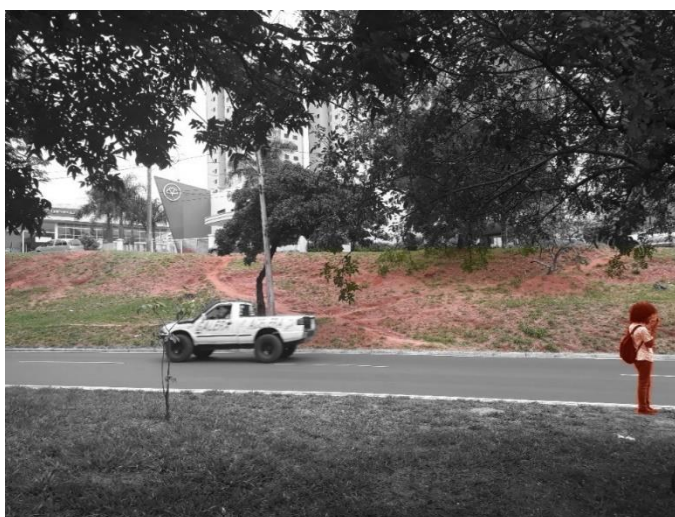
Um ponto que pode ser destacado é próximo ao trecho de acesso da avenida com a Rodovia Marechal Rondon, onde a calçada acaba, rompendo a ligação do trajeto. Devido às marcas de caminho no gramado, como mostra a figura 31, é possível perceber que o espaço continua sendo usado pelas pessoas que têm necessidade de passar pelo local, apesar da falta de pavimentação. O espaço urbano destinado às pessoas que não estão motorizadas é totalmente anulado nessa parte da avenida. Em frente ao ponto da figura 31, o desnível do terreno, junto com a falta de equipamentos urbanos, impede a travessia das pessoas (Fig. 32).

Figura 31: Passagem de pedestre em área sem pavimentação.



Fonte: Acervo da autora, 2017.

Figura 32: Falta de espaço para o pedestre.



Fonte: Acervo da autora, 2017.

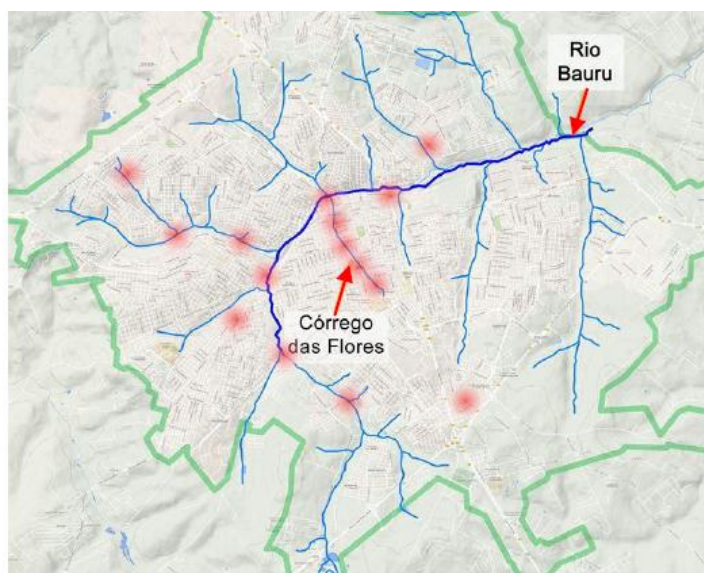
Ao abrirmos a segunda porta proposta por Besse (2014) – articulação de elementos naturais e culturais –, observamos a sua potencialidade para a leitura da paisagem, pois “a paisagem também é o vento, a chuva, a água, o calor, o clima, as rochas, o mundo vivo, tudo o que cerca os seres humanos” (BESSE, 2014, p. 34). Todos esses fatores influenciam na proteção, conforto e prazer dos usuários, gerando maior ou menor atratividade.

Os elementos que fazem parte do meio ambiente e afetam o homem são responsáveis por tornarem a paisagem atrativa, pois os espaços urbanos podem aproveitar essas condições como formas de convites ao uso. A paisagem é uma articulação entre a natureza e o social, sendo que nela o humano se torna mais natural e o natural mais humano, questão essa que Besse trata com o conceito de mediança. Podemos observar como a organização do território em Bauru influenciou nos fatores ambientais.

Segundo Besse (2014, p. 38), existe uma diferença entre o ecúmeno e a natureza intocada que, embora esquecida às vezes, é lembrada por meio das catástrofes naturais. Foloni (2018),

ao estudar a paisagem de rios ocultos de Bauru, fez um levantamento dos principais locais de alagamento/enchentes na cidade. Na Avenida Nações Unidas estão localizados cinco de dez desses pontos (Fig. 33).

Figura 33: Principais pontos de enchentes/alagamentos em Bauru/SP.



Fonte: FOLONI, 2019, p. 125.

Ao tratar da estética da natureza, Seel (2011, p 398) diz que mesmo os "rios soterrados" continuam a ser "natureza", pois, ao contrário de algo feito pelo homem, os elementos da natureza continuam a se "mover" mesmo sem o homem agir. O Córrego das Flores, mesmo canalizado pelo homem, volta a aparecer nos dias de chuva, afinal "os objectos dela (a natureza) não são artefactos que apenas encontram a sua forma através do homem [...]" (SEEL, 2011, p. 239).

Ao longo da história urbana de Bauru, não houve inclusão dos córregos em seus projetos, como relata Foloni (2018, p.49) ao tratar a fluvialidade dessa cidade como um "coadjuvante", que se faz notável apenas com os alagamentos causados nos períodos chuvosos. Assim, no espaço da Avenida Nações Unidas, o Córrego das Flores fica oculto na paisagem, sem ser percebido ou inserido na vida da população atualmente. Foloni afirma que, de acordo com os resultados obtidos por uma pesquisa na cidade, a maior parte da população deseja que o córrego volte a ser a céu aberto (FOLONI, 2018, p.150), significando que a população sente falta de uma paisagem que não é mais visível.

“Chuva rápida alaga Avenida Nações Unidas em Bauru mais uma vez.”¹³, e “Avenida em Bauru vira 'rio' em apenas sete minutos durante chuva”¹⁴ (figura 34), são as manchetes do começo do ano em 2017, quando o prefeito da cidade decretou estado de emergência por conta dos estragos causados pela chuva na cidade. Foloni (2018, p.86) e Constantino (2005, p. 54) explicam que, além da ausência de áreas permeáveis, as galerias por onde o Córrego das Flores passa estão subdimensionadas. Associados ao fato de o espaço da avenida ser um fundo de vale e receptor da drenagem dessa bacia, esses elementos contribuem para os alagamentos.

Figura 34: Alagamento na Avenida Nações Unidas em janeiro de 2017.



Fonte: <http://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2017/01/avenida-em-bauru-vira-rio-em- apenas-sete-minutos-durante-chuva-video.html>.

As enchentes periódicas são um tipo de exemplo de que os elementos naturais não foram aproveitados de forma a organizar um território atrativo, com relação harmônica entre o desenho urbano e a natureza existente. O oposto disso acontece no parque Vitória Régia (figura 35), onde o projeto se utilizou da natureza para criar um espaço de lazer mantendo um contato com o verde no meio da área urbana; mesmo assim, esse espaço também já sofreu com os alagamentos.

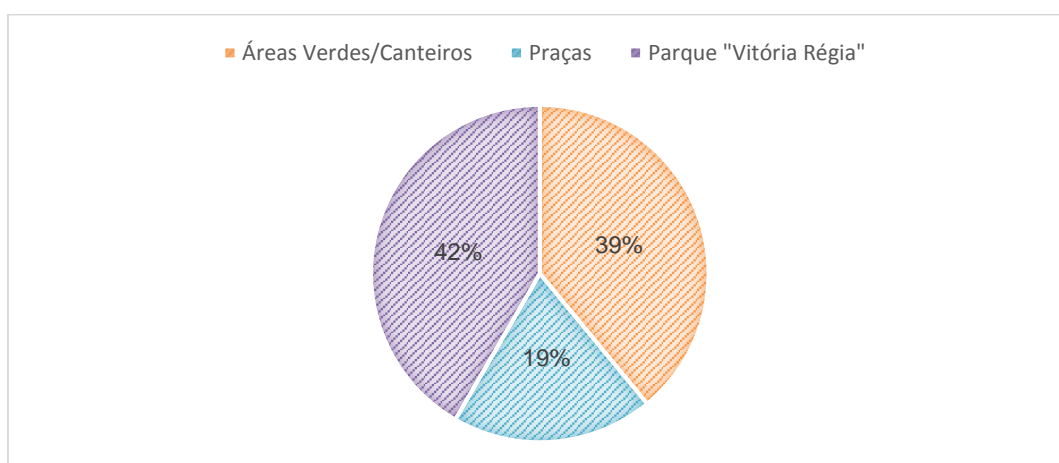
¹³<http://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2017/01/chuva-rapida-alaga-avenida-nacoes-unidas-em-bauru-mais-uma-vez.html>

¹⁴<http://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2017/01/avenida-em-bauru-vira-rio-em- apenas-sete-minutos-durante-chuva-video.html>

Figura 35: Parque Vitória Régia.

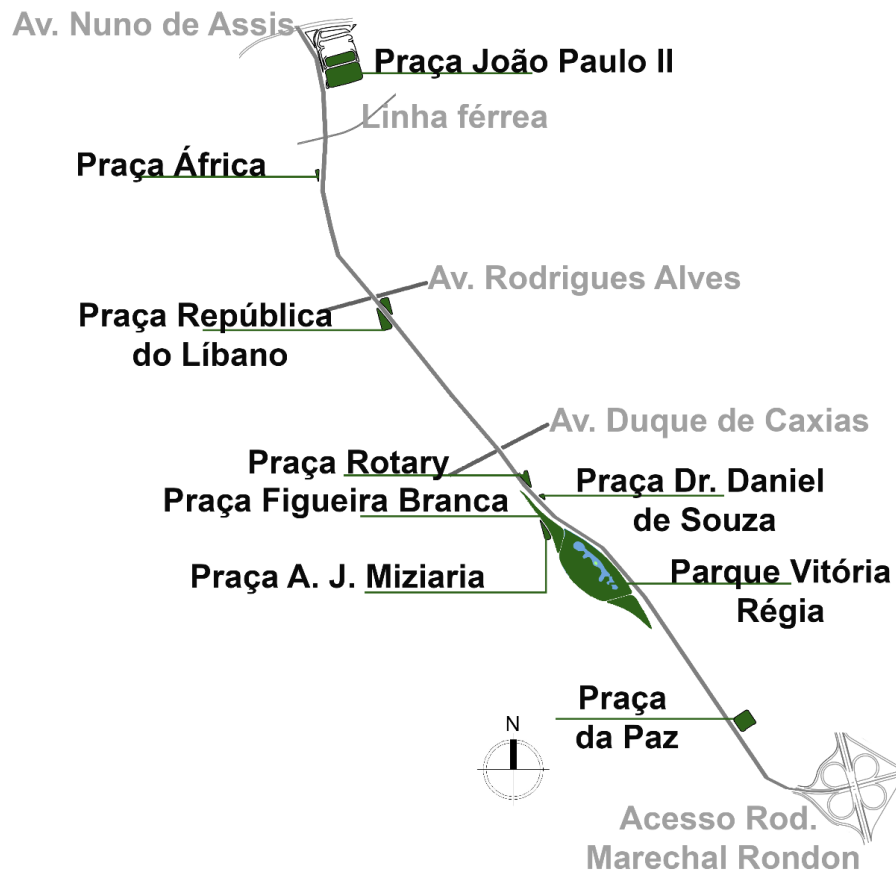
Fonte: Acervo da autora, 2018.

A paisagem do trecho da avenida analisada é formada por 66 quadras e 11 áreas verdes, compreendendo praças e parques. Os canteiros que dividem as pistas para automóveis também são responsáveis por grande parte da porcentagem de área verde da avenida. Proporcionalmente, juntando suas pequenas áreas, eles quase equivalem à área total do Parque Vitória Régia. O parque possui quase metade da área verde de toda a via, enquanto que as outras praças nela localizadas, se somadas suas áreas, não totalizam nem vinte por cento deste total (figura 36).

Figura 36: Áreas verdes na Avenida Nações Unidas.

Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

Figura 37: Localização das praças e parque ao longo da Avenida Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

No total há oito praças ao longo da avenida (Fig. 37), sendo: Praça da Paz, Praça Figueira Branca, Praça Antônio José Miziaria, Praça Dr. Daniel de Souza, Praça Rotary, Praça República do Líbano, Praça África e Praça João Paulo II (junto com as instalações do terminal rodoviário). Muitas dessas praças são áreas verdes sem nenhum tipo de equipamento, por isso o uso desses locais é quase nulo para atividades de permanência, contudo a Praça da Paz, com o estabelecimento de *food trucks*, e a Praça República do Líbano, onde diversos ônibus fazem paradas, merecem destaque por conta desses usos, que se apresentam como suporte para atividades que geram permanência (Fig. 38).

Figura 38: Praça da Paz (acima) e Praça República do Líbano (abaixo).



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Todas estas praças e parque têm como atrativo em comum para as pessoas a presença de elementos naturais, que, mesmo em escalas diferentes, podem ser apreciados e aproveitados quando há oportunidades.

Além de sua extensão marcar fisicamente a paisagem da avenida, o Parque Vitória Régia também é um local para frequentes atividades de lazer. Muitas feiras, manifestações e eventos diversos (como apresentações de Natal ou atividades de comemoração do aniversário de Bauru) são realizados no parque. Observa-se o uso contínuo para caminhadas, piqueniques, brincadeiras de crianças e qualquer outra atividade ao ar livre, como no exemplo das atividades na figura 39, onde a harmonização do projeto com a natureza possibilita que seus usuários aproveitem o clima local de forma agradável. O evento que ali ocorria no dia em que se fez essa fotografia foi responsável por aumentar o número de usuários, mas as possibilidades no espaço já estavam presentes.

Figura 39: Pessoas aproveitando a sombra no parque Vitória Régia



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Em Bauru, o clima apresenta características tropicais, com verões chuvosos (que consequentemente provocam as enchentes) e invernos secos, tornando espaços com sombras muito apreciados por quem usa os ambientes abertos e não apenas nos espaços verdes. Entre os anos de 2001 e 2018, segundo os dados do IPMET, as temperaturas tiveram a média de 22,7°C; nesse período, a mínima atingiu 3,2°C, e a máxima ficou em 39,2°C. Contudo as médias mensais da cidade passam a maior parte do ano acima de 20°C.

O conforto nas calçadas também é importante para que as pessoas possam caminhar de forma agradável pela cidade. As figuras a seguir (40 e 41) demonstram dois exemplos opostos de calçadas na Avenida Nações Unidas. A Figura 40 mostra uma calçada próxima à loja de departamentos Havan, onde não há nenhum tipo de proteção contra o sol. No canteiro entre as pistas, em frente dessa calçada, tem grandes áreas de sombra, por conta da vegetação existente nesse espaço, que, no entanto, não é próprio para o pedestre permanecer ou caminhar, devido à irregularidade do piso.

Figura 40: Calçada e canteiro próximo a loja de departamentos Havan



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Ao contrário, a calçada da quadra onde está localizado o Edifício Brasil-Portugal, além dos espaços de sombra que geram conforto aos pedestres devido à presença das árvores em sequência, é um atrativo a mais na paisagem.

Figura 41: Árvores na calçada em frente ao edifício Brasil-Portugal.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Os pontos com sombra em Bauru são determinantes para o incentivo ao uso dos espaços, como forma de circulação ou de realização de atividades mais demoradas. A fotografia da figura 42 foi feita em um mês de inverno (junho), e, mesmo assim, é possível observar que as pessoas preferem ficar na sombra, ainda que, para isso, não possam sentar no ponto de ônibus.

Figura 42: Áreas de sombra ocupadas na calçada.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Na avenida, mais de 70% das quadras não têm nenhuma árvore, sendo que 10 delas (aproximadamente 14%) têm apenas uma árvore ao longo da quadra. Assim, na maior parte das calçadas não há elementos naturais que poderiam auxiliar no conforto do pedestre.

Dessa maneira é essencial considerar os aspectos naturais na construção do espaço urbano, mesmo em locais que foram feitos para circulação, como o caso das calçadas, pois é através das oportunidades de aproveitar o clima de forma agradável, sem correr riscos de eventos como o caso das enchentes, que as pessoas serão convidadas a usar as ruas e avenidas. Comparando os tipos de usuários, são os pedestres e ciclistas que irão sentir maior influência do conforto térmico no ambiente, pois os motoristas têm opções, como o ar condicionado. Nesse sentido, uma via mais arborizada representa uma cidade voltada às pessoas.

Ao abrirmos a terceira porta de Besse (2014) – a paisagem como representação cultural e social –, observa-se que “a paisagem fala-nos dos homens, dos seus olhares e dos seus valores, e não propriamente do mundo exterior.” (BESSE, 2014, p. 13).

A interpretação de Besse (2014) sobre a paisagem se inicia com o entendimento de que ela faz parte de uma dimensão da vida mental, pois, na realidade, a paisagem é o que os homens (individual ou coletivamente) percebem e dizem dela. “Ela (a paisagem) é um tipo de grade (retícula) mental, um véu mental que o ser humano coloca entre ele mesmo e o mundo, produzido, com essa operação, a paisagem propriamente dita” (BESSE, 2014, p.13).

A paisagem existente na Avenida Nações Unidas foi criada sob a influência de um olhar que buscava o progresso e queria representá-lo e vê-lo nela. Essa sociedade acreditava que o progresso estava vinculado às grandes obras urbanas, como o exemplo das vias, sendo que esses espaços não deveriam seguir os modelos tradicionais, pois, como explica Teran (1996), com o urbanismo moderno, as vias se modificam e os espaços passam a ser pensados mais como função de passagem e não de permanência, o que antes era costume nas vias tradicionais. E é nessa época que as cidades também passam a incluir as “necessidades” do automóvel em seus planos urbanos.

No período da implantação da via, a televisão começava a ocupar as casas brasileiras e houve um aumento da população urbana e do número de escolas. A economia também foi fortalecida, e o sentimento buscado na época era a modernização, isso em todo o mundo, já que os anos 50 são marcados por avanços tecnológicos que mudaram os modos de vida da sociedade. Em Bauru, foi nesta década, sob a influência higienista do começo do século XX e a vontade de modernizar a paisagem urbana que a Avenida Nações Unidas começou a ser implantada.

Bauru usou o slogan, desde meados do séc. XX, de "cidade sem limites", remetendo ao progresso que tanto se buscou, inclusive no planejamento urbano, com obras grandiosas que ressaltaram o automóvel, um dos símbolos da modernidade, como é o caso da Avenida Nações Unidas.

Todas as obras desenvolvidas ao longo da avenida, a maioria delas ligadas ao desenvolvimento da cidade, formam hoje a paisagem que é observada pelos usuários da via. As vistas também são uma forma de trazer conforto e prazer ao usuário e por isso fazem parte do atrativo do lugar. Segundo Gehl (2015, p. 181), “a qualidade visual é um conceito guarda-chuva que deve incluir todos os elementos da paisagem urbana.”

O maior destaque dentre as vistas da avenida é o parque Vitória Régia (Fig. 43), que representa uma grande área verde em meio a uma obra que priorizava a transformação da natureza em cidade.

Figura 43: Vista do Parque Vitória Régia inserido na avenida.



Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bauru#/media/Ficheiro:Bauru.jpg>

Além da relação com a natureza, outro elemento positivo no parque e também no seu entorno é a declividade. Para Gehl (2015, p. 177), as diferenças de alturas são um potencial de atratividade dos espaços, contudo a declividade deve ser utilizada de forma acessível. Na figura 44, pode-se observar como foram tratados os desníveis em diferentes pontos do parque.

Figura 44: Desníveis na região do Parque Vitória Régia.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Alguns acessos são feitos com escadas, dificultando a passagem de pessoas com mobilidade reduzida e ciclistas. Como demonstrado na figura 45, é possível perceber que as escadas encontram-se junto às faixas de pedestres, impedindo para alguns usuários o acesso entre a calçada da via local e a calçada nas pistas principais, nos dois lados do parque.

Figura 45: Escadarias nas calçadas próximas ao Parque Vitória Régia.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

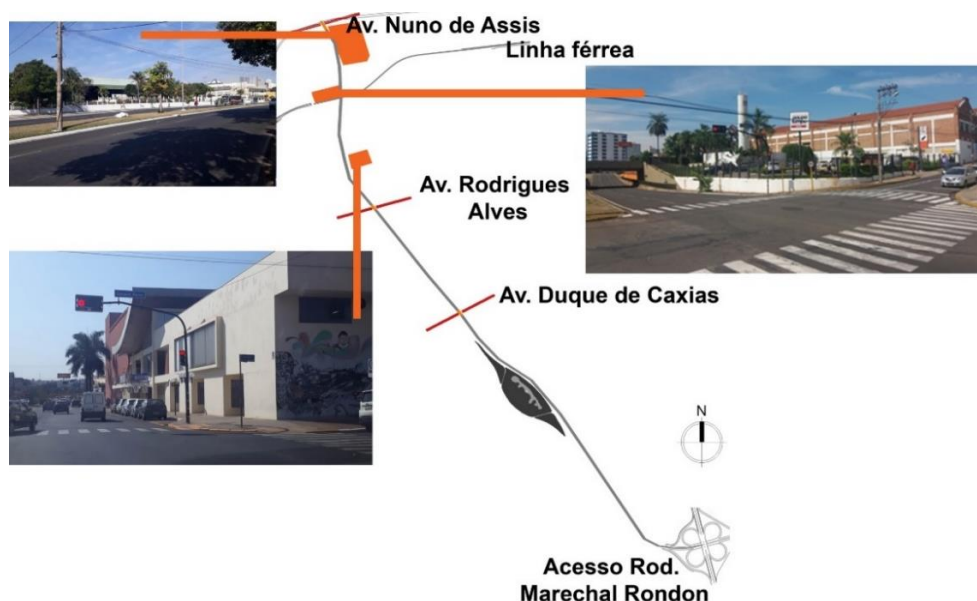
Essas vistas de espaços com natureza ou projetados com riqueza de detalhes e cuidados estéticos valorizam o espaço e por isso devem ser acessíveis a todos, pois são esses elementos que incentivam o uso. Sendo a via um espaço primordial de circulação, elementos assim irão fazer com que o trajeto não seja monótono, mas sim prazeroso, e ocasionem potenciais permanências no espaço. Nesse sentido, “a paisagem é o nome dado a essa presença do corpo e ao fato de ele ser afetado, tocado fisicamente pelo mundo ao redor, suas texturas, estruturas e espacialidades.” (BESSE, 2014, p. 47)

Besse (2014, p. 45) compreende que a paisagem é mais do que as representações históricas e culturais. Essas interpretações tratam a paisagem como uma realidade mental, porém o autor afirma que a paisagem também existe como um objeto externo ao homem, como um objeto de investigação científica. É através do sentido que o homem pode entender e referir-se à essa paisagem, é o encontro do homem com o mundo e a natureza, sendo, então, antes de tudo uma experiência.

Dessa forma, os diversificados trechos da Avenida Nações Unidas vão proporcionar diferentes experiências ao seu usuário de acordo com a paisagem particular de cada espaço. Considerando os critérios de atratividades determinados por Gehl, podemos observar diversas características do espaço que irão influenciar a qualidade do uso e a forma como a paisagem será sentida. Um dos elementos que influenciam a sensação no espaço da avenida são os tipos de uso e as variações que ocorrem ao longo da via.

Além das praças e do parque citados, que atraem pessoas de diferentes bairros da cidade para a avenida, atualmente encontramos usos que trazem pessoas de outros municípios, como é o caso do Poupatempo, da Rodoviária e do Teatro Municipal "Celina Lourdes Alves Neves" (no prédio onde também funciona a Secretária Municipal de Cultura), que podem ser vistos na figura 46. Esse fator fez com que a via tivesse ainda mais relevância urbana, sendo assim, as melhorias aplicadas em seu espaço influenciam uma população maior que a dos moradores próximos.

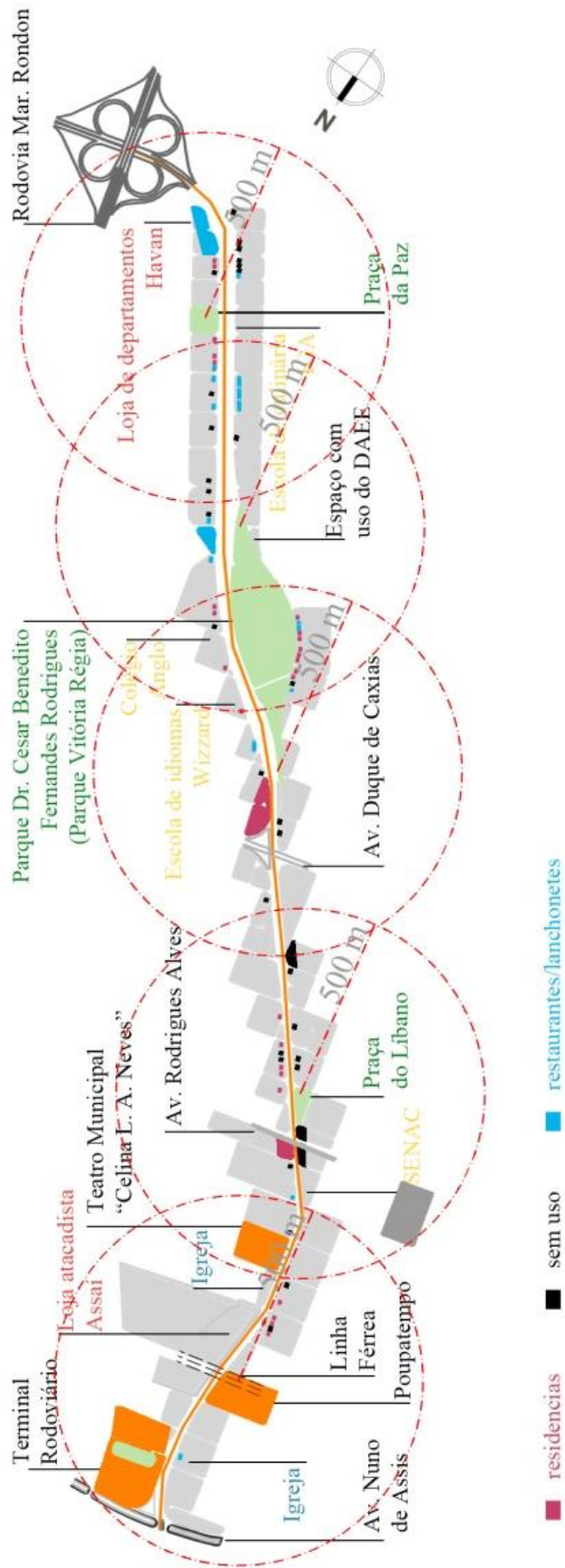
Figura 46: Localização dos pontos de uso mais abrangente.



Fonte: Elaborado pela autora, com imagens do acervo da autora, 2019.

Esses locais que podem gerar a socialização de toda a população foram marcados no mapa da figura 47 junto com um círculo de raio de 500m, por ser essa a medida aceitável para uma caminhada agradável, em conformidade com as escalas defendidas por Gehl (2015, p.121). Pode-se notar que os círculos se sobrepõem, conectando os pontos atrativos que foram aqui destacados. Dessa maneira, ao sair de um espaço de serviço ou lazer, o usuário pode encontrar outro ponto de atratividade na mesma via em uma distância que permite a caminhada, atividade que é estimulada pelas possibilidades que o pedestre encontra, como a facilidade dos acessos.

Figura 47: A conectividade dos pontos de lazer e serviço na Avenida Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

Na figura 47, também foram demarcados os usos existentes no trecho analisado, no qual foram apurados 209 estabelecimentos, sendo em sua maioria algum tipo de comércio. Por isso, nesse mapa, destacamos os pontos onde ocorrem usos distintos para poder observar melhor a diversidade ao longo da avenida.

Ao observar os pontos marcados no mapa, é possível notar que o maior número de residências se encontra no lado leste da via, oposto ao centro da cidade, localizado na lateral oeste, onde é maior o número de espaços ainda vazios ou sem uso. Os pontos comerciais com funcionamento noturno estão mais concentrados entre o Parque Vitória Régia e a ligação com a rodovia, o que sugere que, no período noturno, este seja mais movimentado, se compararmos com o outro extremo da via. Nas proximidades da linha férrea, apesar da presença do terminal rodoviário, não foram encontrados estabelecimentos que promovam o uso noturno da via.

CAPÍTULO 3

PAISAGEM COMO PROJETO: USO E ATRATIVIDADE NA AVENIDA NAÇÕES UNIDAS

“O projeto inventa um território ao representá-lo e ao descrevê-lo” (BESSE, 2014, p. 61). O autor defende que a preocupação do paisagista não é com edifício, mas com o seu entorno. O projeto irá restaurar a paisagem e, por essa razão, o espaço onde será inserido deve ser um determinante do programa do projeto. Para Besse (2014), o trabalho do paisagista deve ser desenvolvido seguindo três direções: *I*) o solo, que deve ser considerado com sua “espessura”, ou seja, com as marcas que possui através das memórias que ali existem, *II*) o território, este visto em uma escala mais ampla, onde se deve “considerar o espaço urbano na complexidade das suas relações com a organização do espaço rural que o cerca, com a malha das estradas e dos caminhos, com as circunscrições administrativas” (BESSE, 2014, p. 58), e, por fim, *III*) o meio ambiente natural, que seria a relação que a natureza estabelece na cidade, não mais como um elemento estranho e externo do espaço urbano.

Com a leitura da paisagem feita nas “portas” anteriores, podemos determinar como foram construídas e tratadas essas direções (solo, território e meio ambiente) na Avenida Nações Unidas, e perceber, no espaço atual, quais oportunidades estão presentes e para qual usuário.

No ano de 1969, o prefeito Alcides Franciscato tomou posse e, como um “político moderno”, retomou as obras na Avenida Nações Unidas, que haviam começado na década de 50. Losnak (2004, p. 179) diz que Franciscato teve a ousadia para “transformar o espaço urbano em um canteiro de obras e modificar a paisagem”, e isso era o desejado também pela população que queria uma cidade moderna. Até esse momento, a paisagem de fundo de vale não tinha sido urbanizada completamente, e a construção urbana contrastava com o cenário mais natural, esse que seria alterado nas décadas seguintes com a implantação da continuidade da avenida, agora já denominada Nações Unidas.

No projeto da avenida, optou-se por canalizar o córrego (Fig. 48), uma medida que respeitava os padrões de higienização da época. Como explica Constantino (2005, p. 88), “Na maioria dos países da Europa e da América, durante a primeira metade do século XX, muitos rios e córregos foram retificados com o objetivo de proteger as zonas urbanas contra as enchentes que ocorriam regularmente. [...]”; além das enchentes, os córregos traziam outros problemas à população porque recebiam o esgoto local. Dessa forma, os pensamentos da época sobre a relação que pode existir com o meio natural nas cidades é oposta aos conceitos atuais de preservação e conscientização ambiental existentes.

Figura 48: Canalização do Córrego das Flores



Fonte: Museu Histórico Municipal de Bauru.

Figura 49: Construção do Parque Vitória Régia



Fonte: Museu Histórico Municipal de Bauru.

Um dos exemplos que mostrou certa preocupação com a natureza e em manter viva a memória do solo (do qual o córrego era um protagonista) foi o Parque Vitória Régia (Fig. 49). Nesse espaço, o elemento da água continua no local e, como visto, o desnível é aproveitado para uma área de lazer onde ele pode ser parte do projeto. Segundo uma reportagem para o Diário de Bauru, na época de construção do parque houve a preocupação com o elemento do córrego, a natureza local.

Tudo está visando proteger a nascente das Flores, também chamado de Córrego, de Ribeirão, mas que resume todo um ponto de referência na história da cidade: de suas águas límpidas beberam muitos pioneiros e sua preservação é uma imposição que a própria consciência popular determina. (DIÁRIO DE BAURU, 1976, p. 3-4)

Na mesma reportagem, durante a descrição das obras, fica clara a intenção e a relevância que o espaço de circulação dos veículos tem para o projeto. Primeiro foram definidas as vias, e o espaço restante foi utilizado como área livre, pois o parque (denominado então como parque das Nações) foi implantado nesse local para ajudar no melhor aproveitamento do sistema viário.

[...] À direita, as pistas de tráfego lento e, à esquerda, as de tráfego rápido. Ao centro formou-se um grande “bolsão”, deixando ao centro o córrego e as erosões. (...)Esse “bolsão”, projetado também em função dos nivelamentos corretos para as vias urbanas principais da área, formou o chamado Parque das Nações, um grande espaço comunitário, com área em torno de 50 mil metros quadrados. [...] (DIÁRIO DE BAURU, 1976, p. 3-4)

A reportagem continua contando a importância que a construção de um parque ao longo da obra tinha para o arquiteto Jurandyr Bueno Filho. “Ele sempre esteve ciente de que era preciso reconstruir a base para a recuperação do equilíbrio necessário com a natureza” (DIÁRIO DE BAURU, 1976, p. 3-4).

Outro ponto de valorização no Parque Vitória Régia é a presença do anfiteatro; inspirado nas obras gregas e no formato de picadeiros de circo, o espaço foi feito para abrigar um grande público com seu palco no centro do lago existente no parque (Fig. 50).

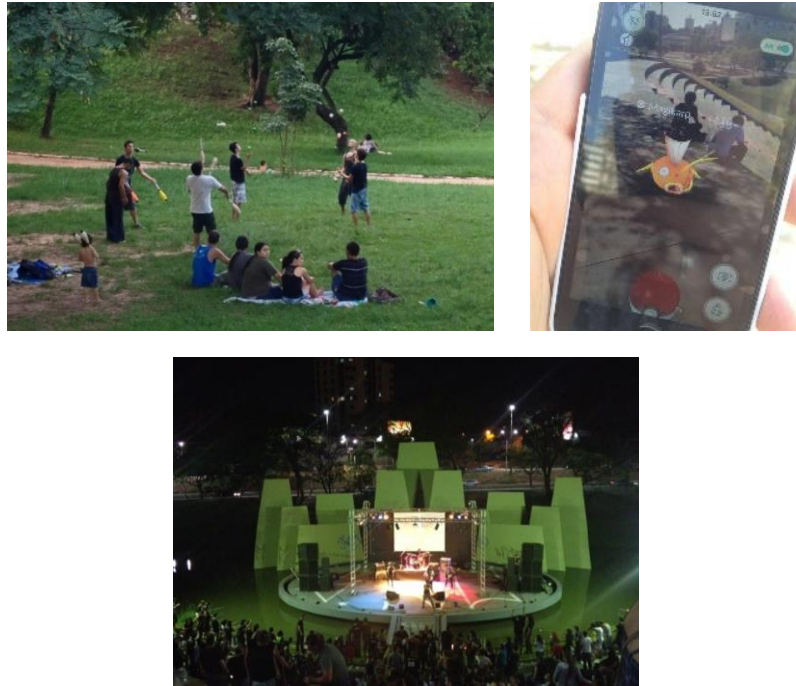
Figura 50: Vista Parque Vitória Régia em destaque o anfiteatro no centro do lago



**Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bauru#/media/Ficheiro:Bauru.jpg> (primeira)
<https://pt.foursquare.com/v/parque-vit%C3%B3ria-%C3%A9gia/4dd98a97ae60680f153aca3e>
(segunda)**

O anfiteatro, assim como o Parque Vitória Régia em si, são espaços em que as pessoas têm oportunidades de ver, de relaxar, de conversar, ouvir, falar etc. Isto tudo implantado em uma via que foi construída priorizando a circulação dos veículos. Nesses espaços, é possível encontrar as possibilidades de se permanecer em pé ou sentado com conforto, como demonstram as fotografias, na figura 51, que foram postadas em redes sociais por usuários do parque enquanto usufruíam dos espaços em dias comuns ou com espetáculos.

Figura 51: Fotografias dos usuários do Parque Vitória Régia



Fonte: <https://pt.foursquare.com/v/parque-vit%C3%B3ria-r%C3%A9gia/4dd98a97ae60680f153aca3e>

O que se percebe, ao caminhar pela avenida em um dia de semana, é que há espaços que são utilizados para sentar ou permanecer mesmo sendo projetados para a passagem. Um exemplo são as calçadas próximas à faculdade Senac (figura 52), onde os funcionários de uma das firmas que funcionam no entorno têm o costume de sentar durante o horário de almoço, por isso em um grande período do dia as calçadas ficam lotadas de pessoas sentadas ou em pé conversando.

Figura 52: Espaços para sentar



Fonte: Acervo da autora, 2018 e mapa elaborado pela autora.

Na frente dessa calçada, há uma praça, porém os usuários do local preferem ocupar a calçada mesmo, deixando os bancos presentes na praça vazios na maioria das vezes (Fig. 53). Na calçada há mais espaços de sombra e ela fica mais “protegida” do trânsito, pois a praça fica entre cruzamentos movimentados.

Figura 53: Espaço para sentar próximo ao movimento do trânsito



Fonte: Acervo da autora, 2018 e mapa da PMB, editado pela autora.

Para que os espaços sejam usufruídos pelas pessoas, eles precisam ser pensados para elas, de acordo com as escalas humanas. Na Avenida Nações Unidas, o uso comercial acontece de forma majoritária, sendo possível perceber que algumas fachadas, vitrines, letreiros ou informativos sobre os estabelecimentos são feitos para atrair quem passa de carro, como demonstrado nas fotografias da figura 54.

Figura 54: Fachadas onde os anúncios e vitrines não seguem as escalas humanas.

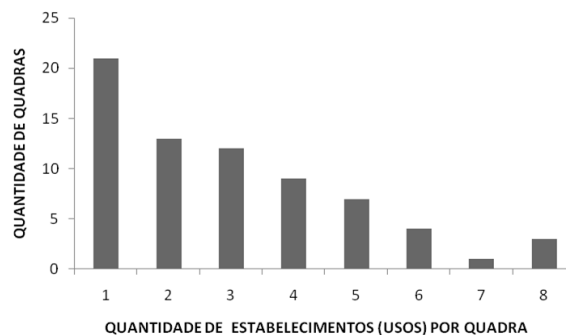


Fonte: Acervo da autora, 2018 editado pela mesma.

Assim, um projeto deve considerar a paisagem, a história e os costumes do lugar onde vai ser implantado e também de seus usuários. A Avenida Nações Unidas seguiu conceitos de uma sociedade que queria modernizar sua paisagem, restringindo as relações existentes do meio ambiente com o meio urbano, e foi projetada para ser funcional à circulação dos veículos. É nesse cenário que os novos projetos são inseridos, mas o que deve ser pensado é quais oportunidades a sociedade atual pretende criar.

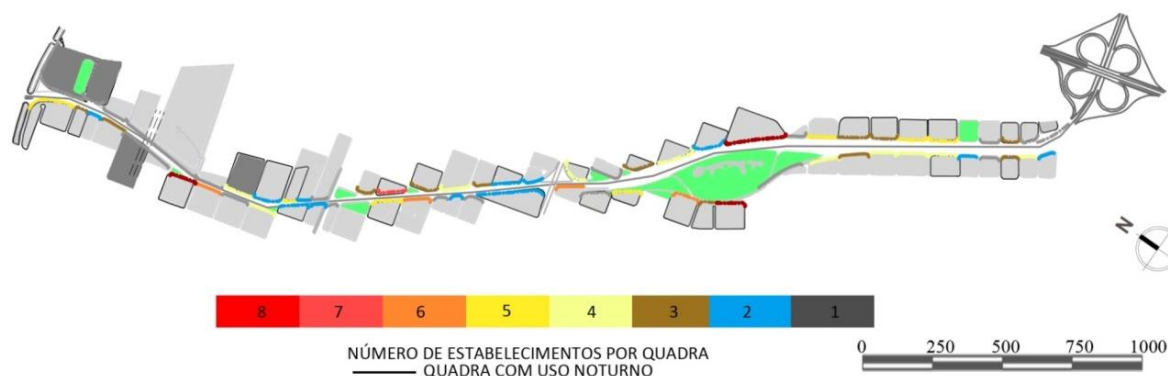
Gehl defende a diversidade de usos para espaços mais atrativos e também a curta distância entre os estabelecimentos. Segundo o autor, "frentes estrechas a la calle significan distancias cortas entre las entradas; y las entradas son los sitios donde casi siempre sucede la mayor parte de las cosas" (GEHL, 2006, p. 106). Assim, as Figuras 55 e 56 demonstram como os estabelecimentos estão distribuídos ao longo das quadras da avenida, comprovando que, nessa via, é comum ter quadras inteiras com apenas um único estabelecimento, o que não gera atratividade para os pedestres que têm que percorrer distâncias maiores.

Figura 55: Número de estabelecimentos por quadra na Avenida Nações Unidas



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

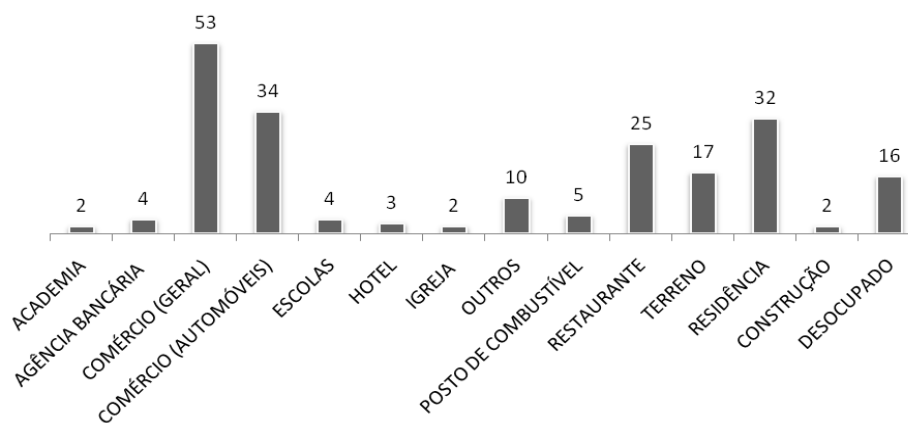
Figura 56: Número de estabelecimentos por quadra na Avenida Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

É possível identificar mais detalhadamente cada uso e sua repetição ao longo da avenida com o gráfico da figura 57. Analisando as porcentagens de uso, observa-se que o comércio é o uso predominante, correspondendo a 41,62% dos espaços ocupados. Dentro desse percentual, podemos distinguir os espaços destinados à venda ou manutenção de veículos e equipamentos ligados a esses produtos, que compreendem quase a metade do total de pontos comerciais existentes na avenida.

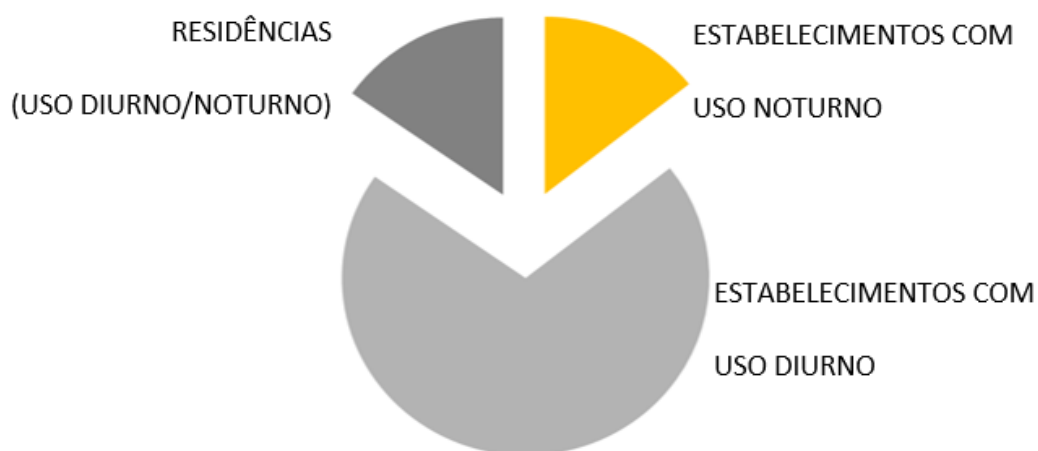
Figura 57: Usos atuais dos estabelecimentos na Avenida Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

Outro tipo de ponto comercial que se destaca corresponde aos destinados à alimentação, como restaurantes e lanchonetes, que foram marcados na figura 47 (p.81). Encontram-se 25 espaços com essa finalidade, contando apenas os estabelecimentos fixos. Esse uso foi separado por ser uma forma de lazer encontrada na avenida e pelo horário de funcionamento, pois são responsáveis por manter o movimento em período oposto aos outros usos, conforme pode ser observado na figura 58.

Figura 58: Relação entre o uso e o horário de funcionamento dos estabelecimentos na Av. Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

A frequência e o período de uso são uma forma de gerar segurança no local, como diz Jane Jacobs em seus estudos ao tratar desta diversidade. Além desses estabelecimentos de uso noturno, também há na avenida alguns vendedores ambulantes. É comum encontrar esse tipo de comércio durante o dia, ao redor ou no interior das praças e parques, e à noite principalmente na Praça da Paz (Fig. 59).

Figura 59: Praça da Paz com iluminação pública e dos trailers em seu entorno.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Nesses espaços públicos, a iluminação é fundamental para que as pessoas tenham segurança para o uso. Na Praça da Paz (como visto a cima), os próprios estabelecimentos geram – além de movimento – clareza para o ambiente. O mesmo não ocorre no Parque Vitória Régia. A grande dimensão junto com os desníveis responsáveis por uma paisagem atrativa durante o dia criam espaços que, sem iluminação adequada, podem trazer uma sensação de perigo no período noturno. A fotografia na figura 60 mostra como o parque fica

à noite: ela foi postada por um frequentador do parque em um site onde as pessoas escrevem dicas e avaliações sobre os espaços públicos com o intuito de ajudar futuros usuários que não conhecem a área. Entre elogios sobre as belezas do Parque Vitória Régia e dos eventos que ali ocorrem, há alguns relatos da falta de segurança no parque à noite em dias comuns, sem eventos.

Figura 60: Parque Vitória Régia durante à noite.



Fonte: <https://pt.foursquare.com/v/parque-vit%C3%B3ria-r%C3%A9gia/4dd98a97ae60680f153aca3e>

As residências também são importantes para a segurança do local, pois mantêm o movimento mesmo quando os estabelecimentos comerciais estão fechados. Na Avenida Nações Unidas, os espaços residenciais (11,9%) representam uma porcentagem menor do que os espaços desocupados (16,7%), que correspondem aos terrenos vagos ou em construção. Os espaços desocupados não aumentam a qualidade do espaço, enquanto que pessoas que moram na própria avenida ajudam a criar a identidade do local e provavelmente vão querer manter este espaço o mais agradável possível.

Os moradores, assim como os frequentadores que mantêm uma rotina na rua, também ajudam na segurança da via. Se as atividades são rotineiras, as pessoas se reconhecem na rua, o que faz com que elas se sintam mais seguras e tenham um motivo maior para fazer pausas e conversar. Mas essas ações dependem da possibilidade física do ambiente, se oferece áreas sombreadas ou até um mobiliário que possibilite encontros mais demorados.

Para a Avenida Nações Unidas, a legislação possibilita a implantação de diversas atividades. Em agosto de 2008, foi instituído o Plano Diretor Participativo do Município de Bauru.

Conforme o mapa 06 desse plano, onde é mostrado o Macrozoneamento do município, a avenida está localizada entre três tipos de zonas: a zona central, a zona consolidada e a zona de adensamento controlado (figura 61). As três zonas apresentam características comerciais, sem excluir outros usos.

Figura 61: Recorte do mapa Macrozoneamento do Município de Bauru

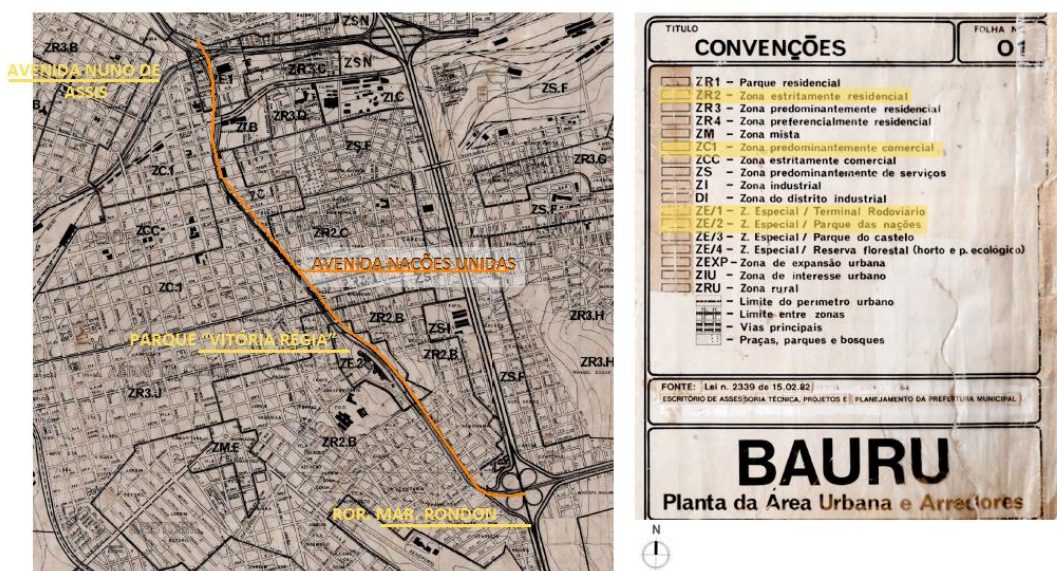


Fonte: Mapa da PMB, elaborado em 2008. Editado pela autora, 2018.

A Lei municipal nº3640, de 19 de novembro de 1993, estabeleceu a criação de Corredores de Comércio, e entre eles está o trecho da Avenida Nações Unidas. De acordo com os quadros inseridos na lei, ficam permitidos nessa via os usos das seguintes categorias: residencial, comercial, de serviços, institucional e até mesmo industrial caseiro (I1) e "não incômoda" (I2), sendo estes dois últimos atividades industriais, ou seja, aqueles que transformam a matéria prima e produzem bens, mas que devem se adequar ao padrão de usos convencionais quanto à ocupação do lote, acesso, níveis de ruído, vibração e poluição.

Essa lei, no início da década de 90, estimulou o uso comercial na Avenida Nações Unidas. Inicialmente as áreas ao redor da avenida eram destinadas às zonas residenciais, com exceção da zona central, como pode ser percebido no mapa da figura 62, que mostra o zoneamento de 1982, ou seja, anterior à criação dos Corredores Comerciais.

Figura 62: Recorte do mapa do zoneamento de Bauru, 1982



Fonte: Mapa da PMB elaborado em 1982. Editado pela autora, 2018.

Então, mesmo fazendo parte de zonas residenciais, a influência dessa via fez com que muitos dos seus lotes fossem destinados ao comércio. Dentre esses usos, alguns pontos na avenida são destinados ao lazer, estimulando a permanência, mas, de forma geral, os usos ali estabelecidos, principalmente em lotes particulares, assim como suas características físicas, promovem atividades passageiras e sem grandes vínculos com o local.

Atualmente o que se busca nos espaços urbanos é a qualidade para as pessoas, medidas refletidas nas normas, como o caso da Lei Federal nº12.587 de 2012, feita para que as cidades repensem os espaços de mobilidade considerando diferentes modais, sendo a "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado." (Lei Federal nº12.587, art. 6, de 3 de janeiro de 2012).

O artigo 5º dessa mesma lei estabelece os princípios dessa política, sendo eles:

- I - acessibilidade universal;
 - II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
 - III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
 - IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
 - V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
 - VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
 - VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
 - VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
 - IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.
- (Lei Federal nº12.587, art. 5, de 3 de janeiro de 2012)

Essa Lei estabeleceu que todo município com mais de 20 mil habitantes deve entregar um plano de mobilidade integrado ao plano diretor de cada cidade. O prazo inicial para

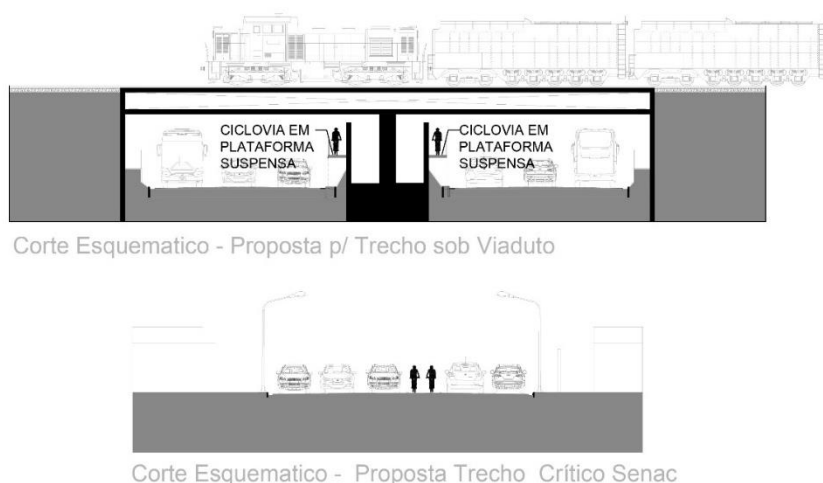
desenvolvimento do plano exigido se esgotava em 2015, contudo foi fixada uma Medida Provisória (818/2018), postergando o limite para abril de 2019. O município que não desenvolver esse plano de mobilidade não irá receber os recursos para a mobilidade urbana.

A Lei Municipal 5631/2008 – Plano Direto Participativo do Município de Bauru – já estabelecia, antes da Lei Federal, a elaboração de Plano Diretor de Transportes e de Mobilidade. Segundo o artigo 175, esse plano deveria ser elaborado "com visão de futuro, que proporcione qualidade de vida a população e seja sustentável ambiental e economicamente". O município tinha o prazo de dois anos para a realização desse plano.

O Plano de Trabalho e ação, disponível no site da EMDURB, foi feito em novembro de 2010 e atualizado em abril de 2011, e o lema proposto é "A cidade não pode ser pensada como, se um dia, todas as pessoas fossem ter um automóvel". Nesse documento, consta que o Plano será elaborado sob orientação do Ministério das Cidades, cujo objetivo principal é transformar os municípios em cidades sustentáveis e com qualidade de vida através desses novos planos de mobilidade urbana que se focam nas pessoas.

No entanto, desde 2011, Bauru vem pensando seu Plano de Mobilidade Urbana, mas este não foi aprovado até o momento. O plano visa aumentar as condições de qualidade para que a população possa ter opções de transporte na cidade. Um exemplo é o projeto de implantação de ciclofaixas em trechos principais, como a Avenida Nações Unidas (exemplo de projeto na figura 63).

Figura 63: Parte do projeto de ciclovia na área da Avenida Nações Unidas¹⁵ presente no Plano de Mobilidade da Prefeitura Municipal de Bauru.



Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru, 2018.

¹⁵ Projeto de Estudo: Gerente: Arq. João Felipe Lança e Estudo: Paulo Henrique de Souza.

A prioridade dada ao transporte coletivo e não mais individual é clara nos princípios e conceitos estabelecidos tanto no Plano Diretor de Bauru como na lei federal. Há a necessidade de estimular nas cidades novas formas de mobilidade sem ser o automóvel motorizado para a busca de cidades mais sustentáveis.

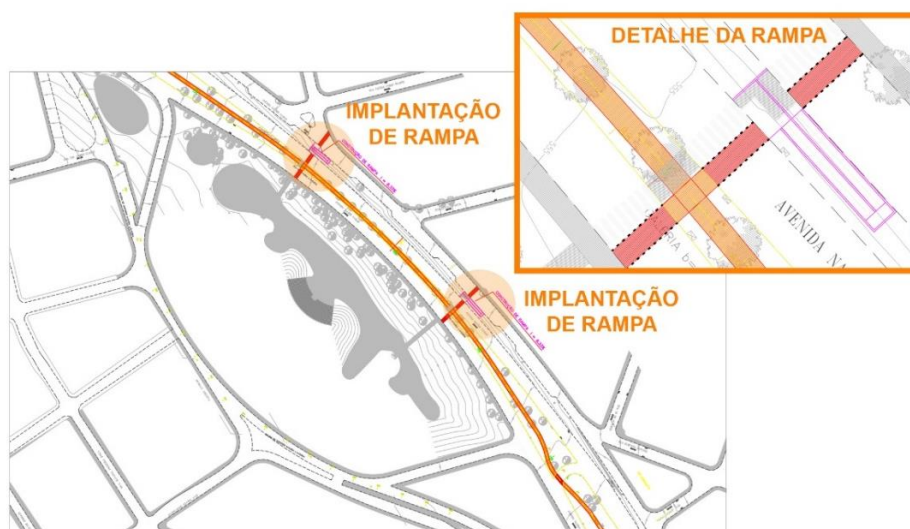
De acordo com os arquivos presentes no site da prefeitura da cidade, “Discutir a mobilidade é uma forma de buscar alternativas para melhorar a qualidade de vida da população.” Essa fala está no começo do documento que trata os conceitos que deverão reger o Plano de Mobilidade. Um dos princípios no plano de ação é:

5. Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas e incorporando definitivamente a calçada como parte da via pública, com tratamento específico. (PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU – Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Município de Bauru, 2011, p. 7)

Porém o projeto existente, que faz parte do Plano de Mobilidade, trata especificamente do espaço para os ciclistas. Abaixo destacamos alguns trechos que fazem parte do estudo para implantação de ciclovias¹⁶ na Avenida Nações Unidas.

Na figura 64, está destacada a rampa que será implantada, facilitando o acesso com o Parque Vitória Régia, que ajudará não só os ciclistas mas todos que têm alguma dificuldade em descer as escadas, que são a única forma de acesso atual.

Figura 64: Implantação de rampas de acesso ao Parque Vitória Régia - Detalhe do estudo para implantação de ciclovia.



Fonte: Estudo da Secretária de Planejamento e Obras de Bauru. Editado pela autora.

¹⁶ Este projeto foi obtido na Secretária de Planejamento Urbano da cidade, pois o Plano de Mobilidade Urbana ainda passa por etapas finais de aprovação na conclusão desta pesquisa.

Está prevista também a criação de duas áreas de permanência nesse projeto, ambas no cruzamento que faz a ligação com o *Shopping Boulevard*, próximo às linhas férreas. Essas áreas são acessadas apenas por quem está na pista de bicicletas, não há na implantação nenhum desenho de faixas que possibilitem o acesso dos pedestres, como pode ser visto na figura 65.

Figura 65: Áreas de permanência - Detalhe do estudo para implantação de ciclovia.



Fonte: Estudo da Secretária de Planejamento e Obras de Bauru. Editado pela autora.

Outro ponto onde poderia haver melhorias na circulação do pedestre é próximo à Praça da Paz (Fig 66); na fotografia de satélite do local foi apontado o caminho percorrido pelos frequentadores do transporte público quando precisam cruzar a avenida: não há uma ligação direta do ponto de ônibus com os dois lados da avenida. No projeto, o caminho continua sendo realizado da mesma forma, mais longo do que poderia ser para os pedestres e até mesmo para os ciclistas.

Figura 66: Acesso ao ponto de ônibus próximo à Praça da Paz - Detalhe do estudo para implantação de ciclovia.

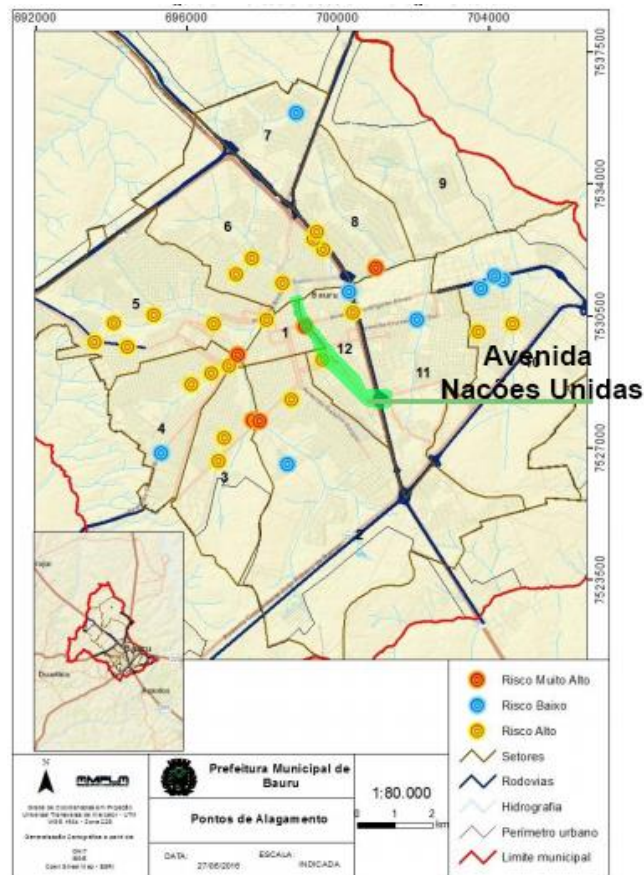


Fonte: Imagem do Google Earth e Estudo da Secretária de Planejamento e Obras de Bauru. Editado pela autora.

O ponto próximo à Praça da Paz é o fim da implantação da ciclovia nesse estudo. Segundo matérias sobre a mobilidade em Bauru, a implantação deveria ter acontecido em 2018, ligando o Parque Vitória Régia e o Hospital Estadual, porém isso não aconteceu ainda (MORAES, 2018). Na mesma matéria que ressalta a importância e a melhoria na qualidade de vida das cidades com boa estrutura cicloviária, também é explicado que o espaço dos veículos não será alterado por conta da implantação dessas novas pistas, pois, segundo a coordenadora do Plano de Mobilidade, Ellen Beatriz Castro, arquiteta e urbanista da SEPLAN, as pistas dessa via são largas para a velocidade ali permitida.

Esse estudo de implantação foi realizado inicialmente pela Hidrostudio Engenharia, para a Secretaria de Planejamento e Obras (SEPLAN), como projeto básico de macrodrenagem do Córrego Água das Flores. O Plano de Drenagem da cidade de Bauru considera dois pontos na avenida como de risco por conta das enchentes, sendo um deles, no cruzamento com a Avenida Rodrigues Alves, de risco muito alto (figura 67).

Figura 67: Mapa com pontos de Risco - Plano de Drenagem de Bauru.



Fonte: Defesa Civil Municipal (2013).

Fonte: Plano Municipal Saneamento Básico de Bauru. Editado pela autora.

Por isso há também um projeto para melhorar a drenagem nessa via, como recomendado no Plano de Drenagem. Um dos problemas indicados pela arquiteta e urbanista da SEPLAN são os custos de obras como essa.

A Avenida Nações Unidas é notícia certa quando há uma chuva mais forte na cidade. “O problema da Nações é uma falha de drenagem e a solução ali seria a construção de piscinões”, afirma Letícia Kirchner, secretária de planejamento de Bauru. Mas falar de uma obra dessa amplitude vai além do poder municipal, visto que a verba para o reparo é muito alta. “Tem um orçamento de 200 milhões de reais, não é uma obra simples”, como afirma Letícia. No ano passado, a receita orçamentária de Bauru – o dinheiro disponível para as despesas do município – foi de 1,2 bilhão. Desses, 1,1 bilhão foram destinados aos gastos fixos da cidade. Além disso, há investimento federal na área de tratamento de esgoto e de asfalto. Com isso, o problema das Nações parece não ter estimativa de solução. Uma ajuda a curto prazo seria o aumento da área onde a água possa infiltrar o solo. No entanto, em uma avenida com asfalto por toda a extensão dificulta o processo de escoamento. (MENDES, 2018)

Intervenções para melhorar a drenagem do local representam outra mudança na paisagem, e podem afetar diretamente as ciclovias, situadas no canteiro central, exatamente onde se encontra o córrego canalizado.

Nos dois casos de intervenção, mesmo seguindo as diretrizes atuais que se preocupam em humanizar as cidades, é possível perceber que não foi pensada a escala do pedestre. As diretrizes foram focadas na segurança do ciclista e na segurança das pessoas em relação às enchentes, mas não contemplam a atratividade e a permanência no local, mantendo a avenida como um local apenas de passagem, sendo que o pedestre ainda não é o usuário prioritário.

Esses conceitos que regem as normas mais atuais, priorizando a mobilidade mais sustentável, serão implantados em espaços que foram organizados seguindo outras lógicas, que deixaram marcas e rastros baseados em ideias opostas a essas sobre a qualidade de vida urbana. Como diz Besse (2014, p. 33), “a paisagem também é um lugar de memória (...)”, que forma uma espessura tanto simbólica quanto material. No caso, os aspectos materiais da avenida causam empecilhos para os pedestres.

Devido ao que foi visto no contexto histórico do local, é correto afirmar que esta é uma paisagem que faz parte da identidade da cidade de Bauru e que é uma referência para a sua população, as áreas de uso público da via são utilizadas por todos da cidade.

A presença de pessoas traz segurança para uma via, mas a existência das pessoas depende das oportunidades presentes no espaço, sendo estas diretamente ligadas à ocupação ao longo da via, e também, claro, à característica física projetual desses espaços. Cada projeto ao longo da via irá gerar uma sensação ao pedestre, podendo ser esta positiva ou negativa, e são essas sensações da paisagem que vão possibilitar a permanência no espaço.

3.1. Critérios de atratividade presentes na paisagem da Avenida Nações Unidas

A atratividade no espaço da Avenida Nações Unidas foi verificada através da análise da sua paisagem, interpretada segundo as portas de leitura que são definidas por Besse (2014). Através da paisagem, foi possível compreender a formação desse espaço e justificar a existência ou não de algumas áreas de atratividade, identificando qual tipo de usuário é favorecido no espaço da avenida.

A causa de a paisagem atual da avenida ser mais utilizada como forma de circulação está na sua gênese, pois foi projetada para ser uma via expressa que distribuísse os veículos para diferentes bairros, e é assim que ela continua. Seguindo os ideais da época, não houve uma preocupação com espaços de qualidade para o pedestre ou com outros sistemas de circulação. Por isso, atualmente, as pessoas não se sentem seguras em relação ao tráfego local, e as características do espaço não convidam a população a andar pela avenida.

Os espaços de lazer ao longo da avenida ocorrem de forma pontual, como o Parque Vitória Régia, espaço onde se encontra relação com a natureza, oportunidades lúdicas e boas experiências em relação ao clima. Mas essas condições não se espalham ao longo da avenida. Mesmo a função de circulação é prejudicada quando feita de outra forma que não seja pelo automóvel. Foi possível perceber ao longo da análise da via que diversos fatores não são favoráveis à circulação de pedestres e usuários de transporte público. Quanto aos ciclistas, nem mesmo existe um espaço próprio para esse tipo de modal.

A paisagem vai representar a cultura de uma sociedade, com marcas de quem a fez e também por seus usuários atuais, pela forma como eles usufruem do espaço e de como a apreciam, através do olhar da população contemporânea. Ou seja, a renovação dos ideais e das necessidades podem remodelar a paisagem. Se hoje as leis municipais e federais preveem a criação de espaços para modais diferentes dos veículos motorizados, é provável que, em um futuro próximo, as paisagens urbanas retratem novas marcas. Mas esses novos rastros são registrados sobre um cenário já existente e consolidado que deve ser considerado pelo paisagista junto com todas as características naturais do local. Afinal, como define Santos (2002), a paisagem é uma “acumulação de tempos desiguais”, que podem ser justapostos ou superpostos¹⁷.

São usos renováveis com o tempo que ajudarão a determinar as experiências do espaço da avenida. Esses usos poderão trazer segurança ao local, enchendo a via com movimento de pessoas e oportunidade de vida ao espaço.

Com as pessoas presentes na paisagem, os projetos ao longo da via podem ser tão convidativos quanto o projeto da própria via. As aberturas, os pontos importantes, as marquises, os bancos e todos os detalhes criam oportunidades: de sentar, de ouvir e conversar ou mesmo de ficar em pé. Se os elementos da avenida respeitarem a escala das pessoas, estas se sentirão convidadas a participar da paisagem.













A tabela na figura 68 apresenta alguns critérios, segundo Gehl (2015, p.239) que são responsáveis pela atratividade de um lugar. Essa tabela foi utilizada como base para observação das características físicas presentes na Avenida Nações Unidas. Em cada um dos doze critérios existentes na tabela adotada há uma relação de características que devem

¹⁷ Santos define a paisagem como: “É nesse sentido que falei que a técnica é sinônimo de tempo: cada técnica representa um momento das possibilidades de realização humana e é por isso que as técnicas têm um papel tão importante na preocupação de interpretação histórica do espaço.

Ora, essas técnicas que nos trazem as periodizações, que nos permitem reconstruir como aquele palimpsesto, que é a paisagem, **a acumulação de tempos desiguais**, que é a paisagem urbana, como ela chega até nós, permitem-nos também passar dos tempos justapostos aos tempos superpostos.” (SANTOS, 2002, p. 21).

estar presentes no espaço para que tal critério seja atendido. Assim cada quadra ao longo do trecho estudado foi analisada segundo esta lista de características. Quando a quadra atendia ~~tudo~~ todos ou mais da metade dos pontos relacionados em um dos critérios estabelecidos na tabela, a quadra era classificada como boa, quando atendia a metade era considerada regular e menos da metade, o espaço era determinado como ruim. Quando a característica podia ser analisada por mais de um ponto de referência também utilizou-se a mesma qualificação, como mostra o exemplo da figura 69.

Figura 68: Critérios de Jan Gehl para a "qualidade com respeito à paisagem do pedestre"

Proteção	<p>PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO E ACIDENTES – SENSÇÃO DE SEGURANÇA</p> <ul style="list-style-type: none"> Proteção aos pedestres Eliminar o medo do tráfego 	<p>PROTEÇÃO CONTRA O CRIME E A VIOLÊNCIA – SENSÇÃO DE SEGURANÇA</p> <ul style="list-style-type: none"> Ambiente público cheio de vida Olhos da rua Sobreposição de funções de dia e à noite Boa iluminação 	<p>PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESCONFORTÁVEIS</p> <ul style="list-style-type: none"> Vento Chuva/ neve Frio/ calor Poluição Poeira, barulho, ofuscamento 
Conforto	<p>OPORTUNIDADES PARA CAMINHAR</p> <ul style="list-style-type: none"> Espaço para caminhar Ausência de obstáculos Boas superfícies Acessibilidade para todos Fachadas Interessantes 	<p>OPORTUNIDADES PARA PERMANECER EM PÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> Efeito de transição/zonas atraentes para permanecer em pé/ ficar Apoios para pessoas em pé 	<p>OPORTUNIDADES PARA SENTAR-SE</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonas para sentar-se Tirar proveito das vantagens: vista, sol, pessoas Bons lugares para sentar-se Bancos para descanso 
	<p>OPORTUNIDADES PARA VER</p> <ul style="list-style-type: none"> Distâncias razoáveis para observação Linhas de visão desobstruídas Vistas interessantes Iluminação (quando escuro) 	<p>OPORTUNIDADES PARA OUVIR E CONVERSAR</p> <ul style="list-style-type: none"> Baixos níveis de ruído Mobiliário urbano com disposição para paisagens/ para conversas 	<p>OPORTUNIDADES PARA BRINCAR E PRATICAR ATIVIDADE FÍSICA</p> <ul style="list-style-type: none"> Convites para criatividade, atividade física, ginástica e jogos Durante o dia e à noite No verão e no inverno 
Prazer	<p>ESCALA</p> <ul style="list-style-type: none"> Edifícios e espaços projetados de acordo com a escala humana 	<p>OPORTUNIDADES DE APROVEITAR OS ASPECTOS POSITIVOS DO CLIMA</p> <ul style="list-style-type: none"> Sol/sombra Calor/frescor Brisa 	<p>EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS POSITIVAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Bom projeto e detalhamento Bons materiais Ótimas vistas Árvores, plantas, água 

Fonte: Gehl, Gemzoe, Kirknes, Sondergaard, "New City Life" Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006. In: Gehl (2015, p. 239).

Figura 69: Exemplo de metodologia adotada pela autora sobre a atratividade dos espaços, segundo critérios estabelecidos por Gehl.

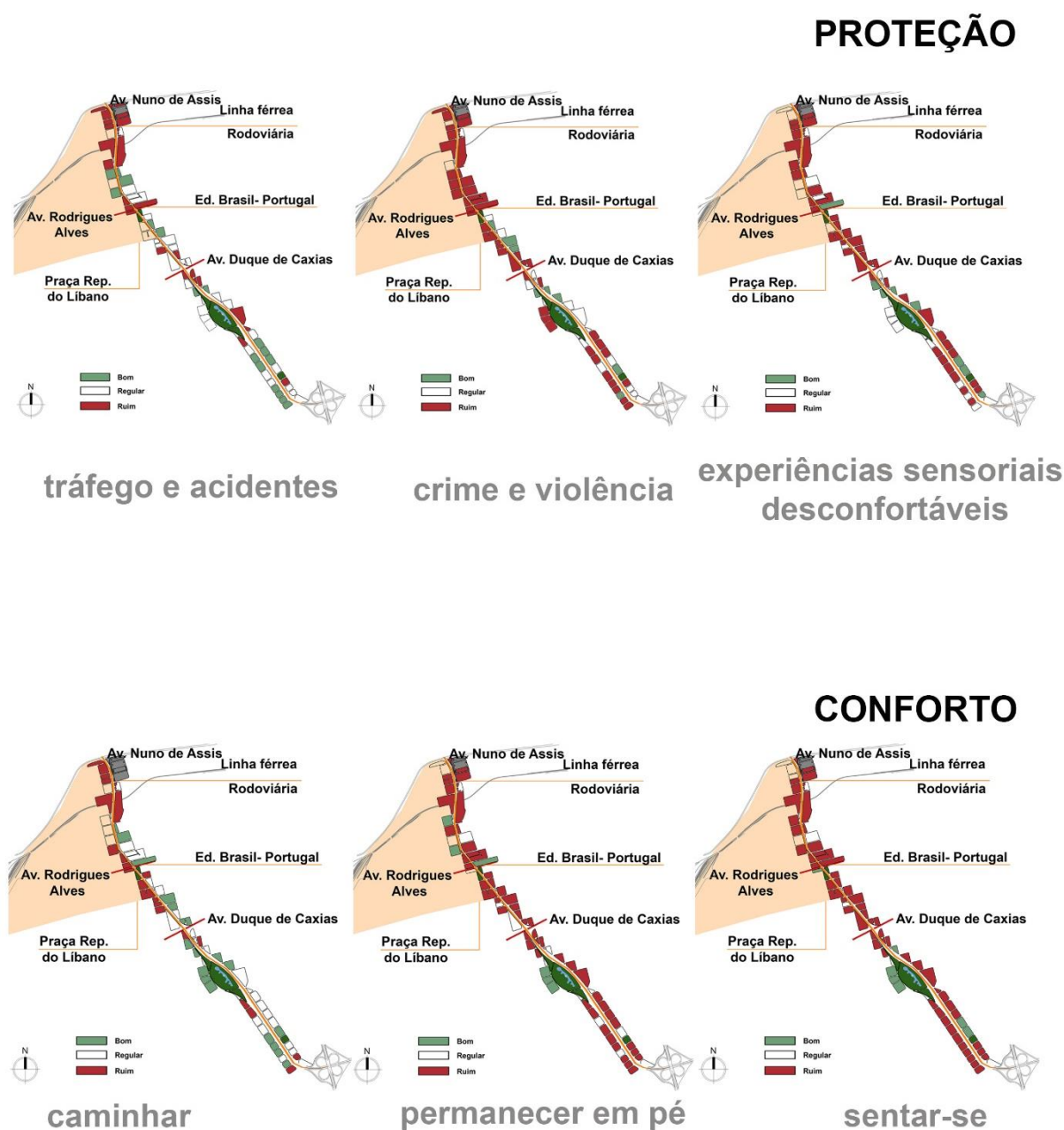


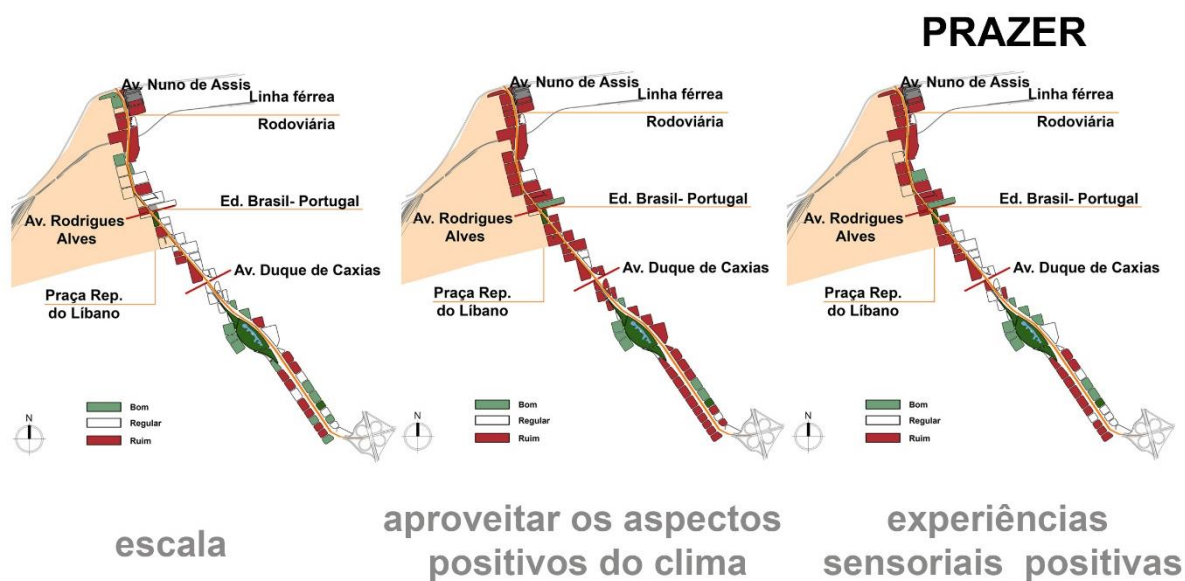
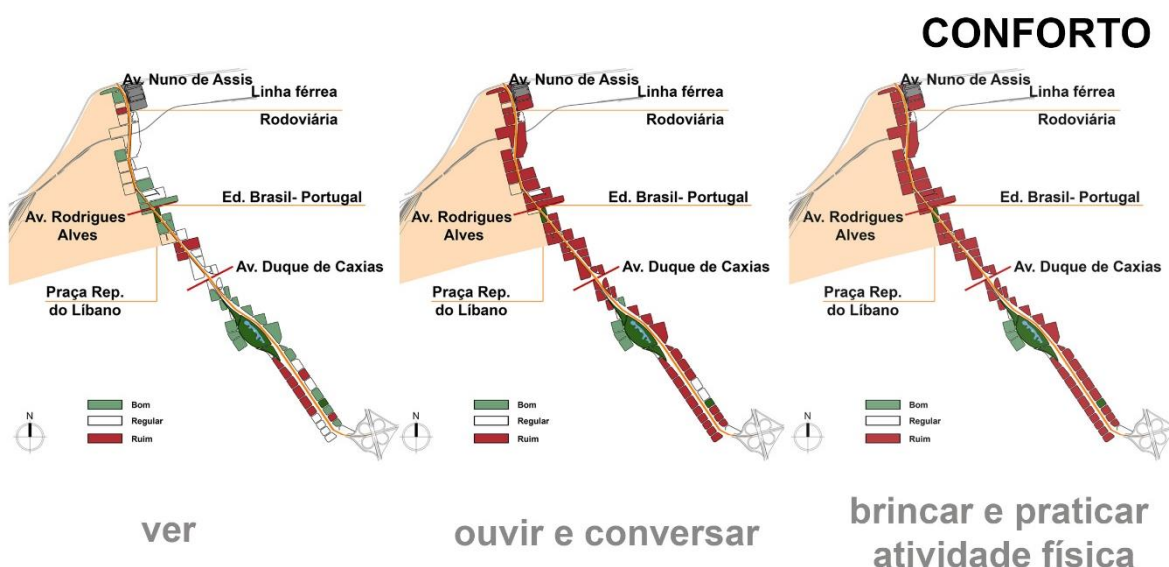
PROTEÇÃO	CRITÉRIO	CARACTERÍSTICAS	QUADRA I	QUADRA II	
	PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESCONFORTÁVEIS	Vento		Não existe nenhuma proteção, mas no local também não ocorrem ventos fortes REGULAR	Não existe nenhuma proteção, mas no local também não ocorrem ventos fortes REGULAR
		Chuva/Neve		NÃO ATENDE	NÃO ATENDE
		Frio/Calor		Falta vegetação NÃO ATENDE	As árvores no local e a sombra do edifício mantem o espaço menos quente (maior problema na região) ATENDE
		Poluição		Proximidade entre o trânsito e os pedestres. Não tem nenhum uso poluente próximo. REGULAR	Não fica tão próximo das pistas principais e não tem nenhum uso poluente próximo ATENDE
		Poeira, barulho, ofuscamento		Proximidade entre o trânsito e os pedestres. NÃO ATENDE	Não fica tão próximo das pistas principais ATENDE
RESULTADO		RUIM	BOM		

Fonte: Elaborado pela autora.

A análise foi feita pela percepção da autora segundo os critérios do Gehl (2015), considerando a realidade desta cidade. Um dos exemplos como observado na figura a cima, são as características climáticas dessa região, onde na maior parte do ano a sombra é mais valorizada. A observação da paisagem contemporânea da avenida resultou em mapas que destacam os pontos bons, regulares e ruins para a atratividade. Por isso foram criados 12 mapas (um mapa correspondente a cada critério estabelecido por Gehl) que qualificam as quadras da avenida conforme a análise demonstrada acima (Fig. 70).

Figura 70: Qualidade da paisagem ao longo da Avenida Nações Unidas, segundo os critérios de Gehl (2014).





Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Gehl (2015).

Sintetizando as três características destacadas por Gehl (2015, p. 239), podemos analisar de forma separada o cenário da avenida, segundo a segurança, o conforto e o prazer.

Quanto à **proteção** (figura 71), foram observadas as características existentes em relação a: I) segurança no trânsito, II) violência e III) experiências sensoriais, seguindo os critérios que Gehl usa para defini-las. Assim, no primeiro caso, levou-se em consideração a quantidade de faixas para pedestres, lombadas, radares e semáforos, que são os elementos que tornam a travessia mais confortável. Além disso, foram observadas também as vias com velocidades maiores e grande fluxo de veículos, como o caso de cruzamentos com outras vias principais.

Por isso quase todas as quadras sinalizadas no mapa positivamente estão nas pistas marginais da avenida, áreas cujo movimento de veículos é menor. Há de se levar em consideração, ainda, a variedade de usos existentes nessas quadras, pois sempre há algo que garanta o movimento noturno, como as lanchonetes e também residências na quadra ou próximas, o que garante um uso mais íntimo do espaço devido à rotina que nele é criada. O mesmo acontece com a quadra onde funciona uma escola, que também foi destacada. Assim, todas as quadras demonstraram manter “olhos para a rua” o dia todo, garantindo esse tipo de proteção, como diz Jane Jacobs.

Atendendo o último critério sobre proteção às sensações desconfortáveis causadas pelo clima, observou-se a existência de áreas de sombra nas calçadas, pois, sendo Bauru uma cidade quente na maior parte do ano, a quantidade de árvores ou elementos que protejam do calor é fundamental para seu uso.

Figura 71: Qualidade segundo os critérios de segurança na Avenida Nações Unidas.

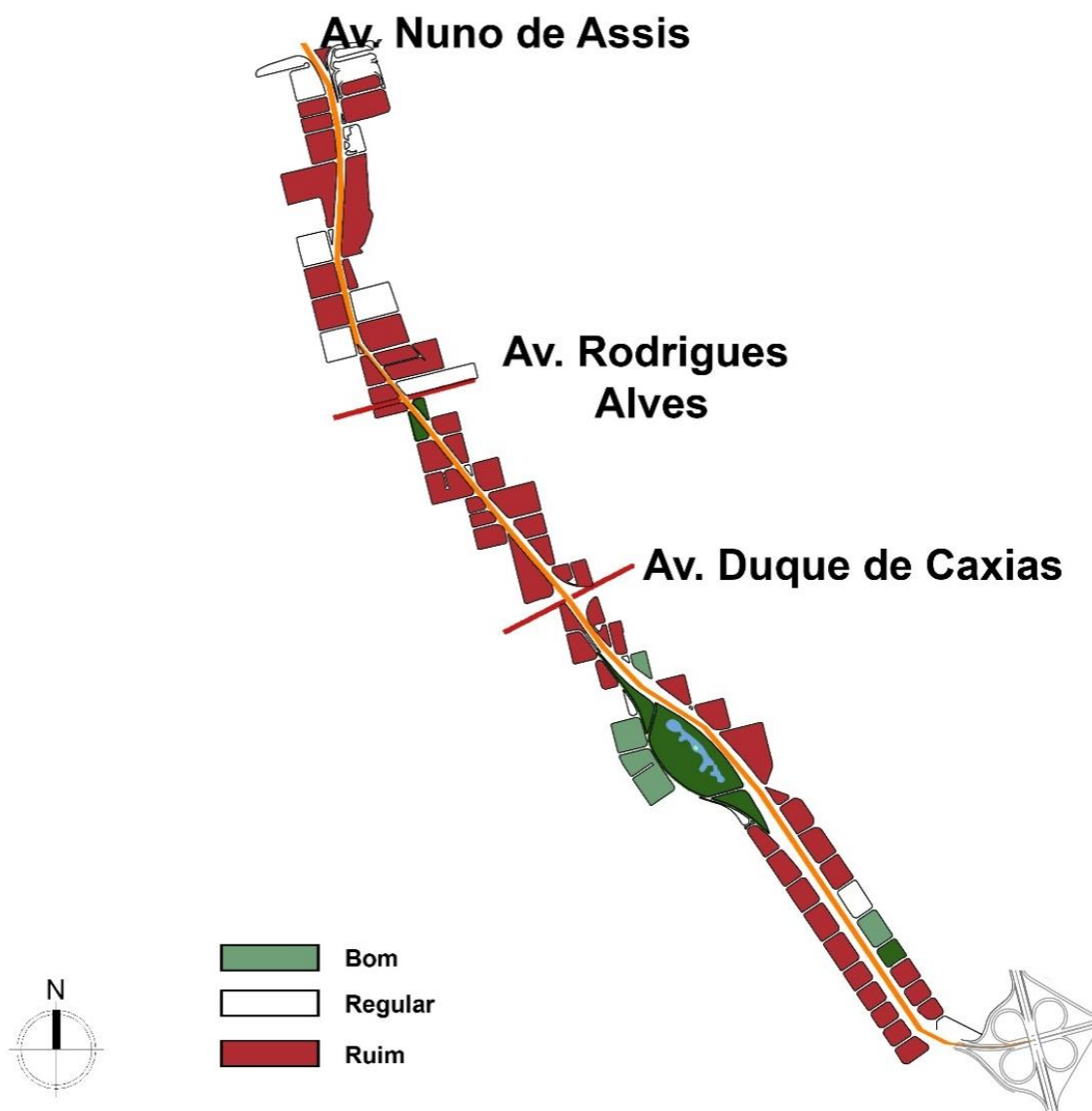


Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Gehl (2015) e imagens do acervo da autora, 2018.

Gehl considera o conforto nos espaços como a oportunidade de realizar atividades obrigatórias, como ficar em pé e caminhar, ou mesmo atividades sociais e optativas, como

sentar-se, ver, ouvir e conversar e brincar e praticar atividades físicas. No mapa da figura 72, nota-se que as quadras consideradas positivas para o conforto são próximas ao Parque Vitória Régia e a Praça da Paz, porque esses equipamentos foram projetados na via para das oportunidades de lazer aos seus usuários, e, dessa forma, as quadras mais próximas se beneficiam.

Figura 72: Qualidade segundo os critérios e conforto na Avenida Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Gehl (2015).

Figura 73: Oportunidades no espaços da Praça República do Líbano (primeira fotografia) e Parque Vitória Régia (primeira fotografia).



Fonte: Acervo da autora, 2018.

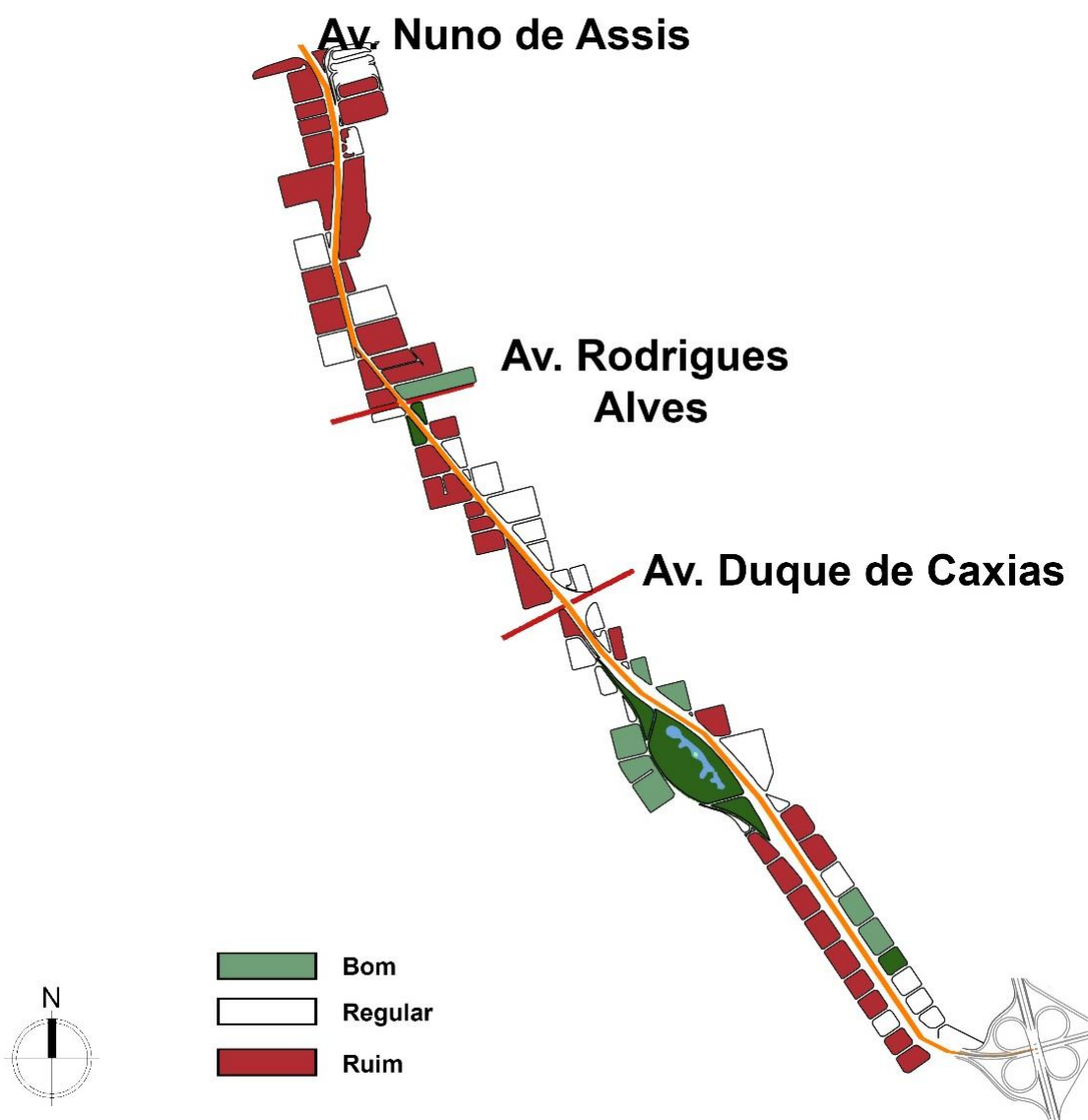
Nas fotografias dos espaços públicos da figura 73, é possível perceber a diferença das possibilidades, pois, na Praça República do Líbano, há mobiliário para sentar, conversar ou ficar em pé e também espaços interessantes e com movimento de pessoas, já que o uso desse local como ponto de ônibus torna obrigatória certa permanência no local. Contudo o Parque Vitória Régia, além dessas oportunidades, também oferece um espaço onde as pessoas podem brincar e fazer atividades físicas, como mostra a segunda fotografia da mesma figura. Isso também acontece na Praça da Paz, por isso seus entornos foram melhor avaliados.

Porém não são todas as quadras próximas a esses dois espaços que atendem a todos os outros critérios estabelecidos pelo autor, pois, às vezes, mesmo as atividades obrigatórias são desconfortáveis para os pedestres devido a condições das calçadas. A acessibilidade e até mesmo as fachadas podem não ser destinadas ou interessantes aos pedestres.

Fachadas e vistas interessantes também possibilitariam as outras oportunidades levantadas neste tópico, que dependem não só do mobiliário urbano, mas de atrativos para permanência. Um desses atrativos é o movimento das pessoas, pois como recorrentemente afirma Gehl, as pessoas atraem pessoas.

Das quatro quadras positivas destacadas no mapa de conforto, duas também foram positivas em relação aos critérios de proteção, e, na figura 74, podemos observar que as quadras voltam a se repetir considerando o prazer dos usuários no espaço. Isso acontece porque os critérios são interligados e as características físicas da via ou a movimentação de pessoas no espaço enriquecem a sua qualidade de diferentes formas e ao mesmo tempo.

Figura 74: Qualidade segundo os critérios de prazer na Avenida Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados presentes em Gehl (2015).

Considerando os critérios de prazer, os pontos positivos do mapa continuam os mesmos que nos quesitos anteriores, com o diferencial da quadra onde está implantado o Edifício Brasil-Portugal. Neste espaço a calçada é larga e com sombra gerando boas sensações ao transeunte, no entanto a proximidade com outra avenida principal da cidade, a Rodrigues Alves, faz com que a segurança ali seja insuficiente e apresente poucas oportunidades para atividades físicas.

Como se vê, com ajuda dos três mapas, confirma-se que esse continua a ser um espaço onde o automóvel é predominante. Porém há pontos específicos de lazer, que foram projetados para isso, onde o acesso também é feito com mais facilidade por quem está utilizando um veículo, particular ou público. Nota-se, também, que os espaços mais seguros e confortáveis são aqueles onde há movimentação de pessoas, por conta dos usos particulares que se estabeleceram, em sua maioria de forma mista nas pistas marginais da via, trazendo mais qualidade a essas áreas, exatamente os espaços onde os veículos são menos importantes.

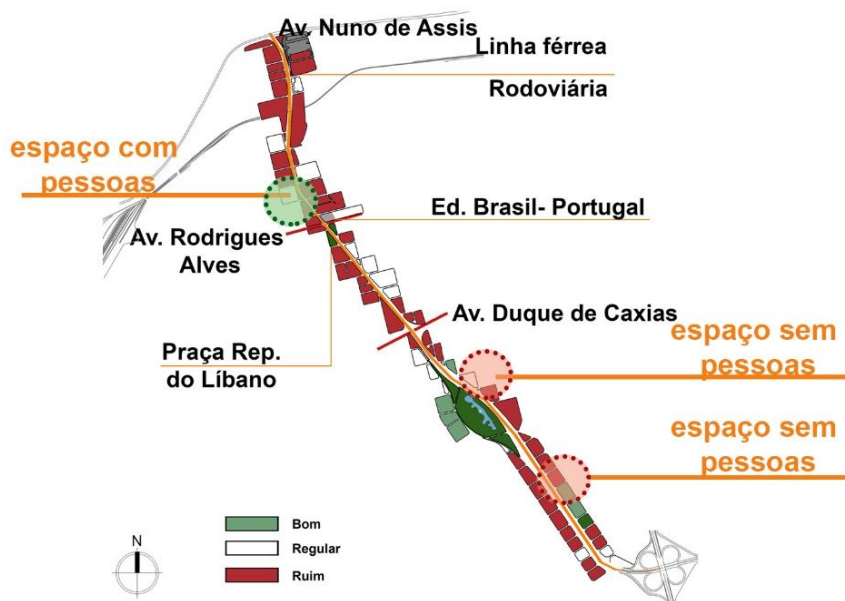
As características físicas nos ajudam a compreender como os usuários se sentem no ambiente, sendo ele utilizado ou não, observando qual qualidade existe onde há pessoas. A figura 75 mostra duas imagens em locais onde há oportunidades de atividades optativas e sociais que estão vazios, e também espaços onde não há segurança, por conta do trânsito, nem oportunidades confortáveis que, no entanto, são ocupados; nesse espaço, as pessoas se tornam o seu principal atrativo.

Figura 75: A qualidade da presença das pessoas.

espaços com oportunidades



espaços com pessoas



Fonte: Elaborado pela autora.

A análise física que os mapas demonstram, seguindo os critérios de Gehl, podem auxiliar a melhorar as condições de espaços ocupados ou entender por que os espaços que oferecem oportunidades não estão cheios de pessoas. Assim, para complementar esta análise é fundamental entender o uso a partir de quem o pratica.

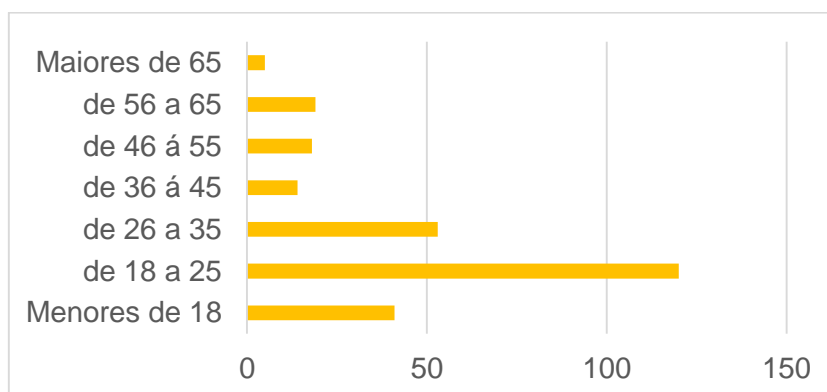
3.2. Percepção da paisagem pelos usuários

Entre abril de 2018 e junho de 2019, foram aplicados 270 questionários a fim de compreender a visão da sociedade sobre o espaço da Avenida Nações Unidas. Esse número foi estabelecido com base na população bauruense de 343.937 pessoas, determinada no último censo (2010), considerando um nível de confiança de 90% e uma margem de erro de 5%.

Os questionários foram respondidos por meio digital (37%) e pessoalmente (63%). Essa aplicação ocorreu ao longo da própria via, em suas calçadas ou em locais que apresentavam concentração de pessoas como: as praças da Paz e República do Líbano, o Parque Vitória Régia (inclusive durante eventos), as proximidades da Faculdade Senac e do Poupatempo e também espaços fora da via: na UNESP e no calçadão do centro da cidade.

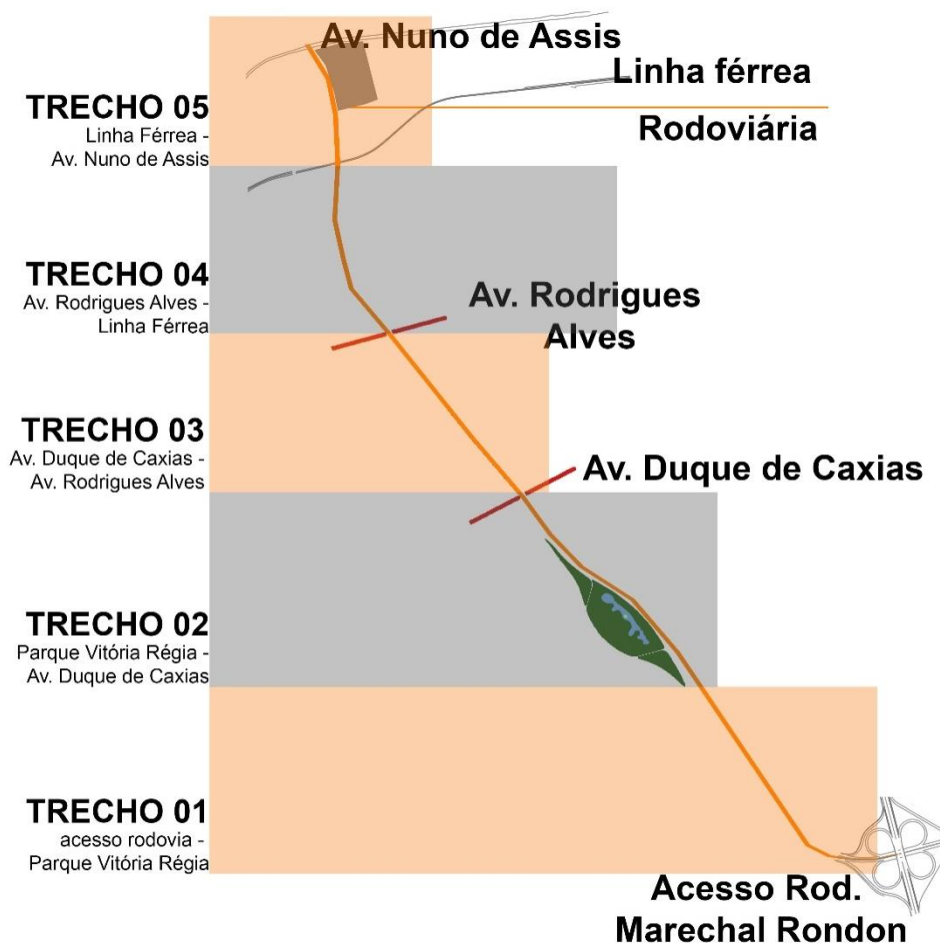
No total, as mulheres foram maioria nas respostas ao questionário (67%), sendo que a pessoa mais nova a responder tinha 13 anos de idade, e o mais velho, 71. Acredita-se que, por conta da aplicação em espaços próximos de instituições de ensino superior, a quantidade de jovens entre 18 e 25 anos respondendo os questionários foi maior que nas outras faixas etárias (Fig. 76). Esse fato também influenciou os trechos utilizados das vias, sendo em maior recorrência a área próxima ao trevo de acesso à Rodovia Marechal Rondon, que faz parte do caminho para a UNESP (Fig. 77).

Figura 76: Faixa etária de quem respondeu aos questionários.



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 77: Divisão por utilização dos trechos da avenida.



Fonte: Elaborado pela autora.

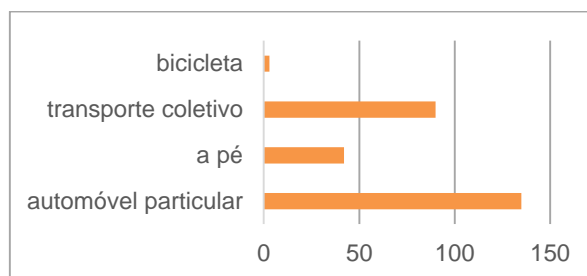
Mesmo com destinos ou interesses em comum, a origem de quem frequenta os espaços na Avenida Nações Unidas ou circula por ela varia bastante. Nas respostas, foram encontrados mais de cem bairros diferentes, alguns mais próximos da via sendo a distância mais longa cerca de 9km.

Quase a metade (49%) dos que responderam ao questionário frequentam esse espaço diariamente; apenas 5% utilizam a avenida menos de uma vez por semana, e um número significativo (13%) a utiliza apenas em dias de trabalho, ou seja, cinco vezes por semana, escolhendo, nos momentos de folga, outros locais da cidade. O mesmo usuário, na maioria das vezes, frequenta o espaço dessa via nos três períodos, manhã, tarde e noite, sendo mais frequentada à tarde por quem a utiliza em apenas um período.

Noventa e um por cento das pessoas que participaram do questionário utilizam a via apenas como espaço de passagem; das pessoas que fazem alguma atividade nesse espaço, a frequência desse tipo de uso fica entre uma a 3 vezes por semana, sendo o Parque Vitória Régia o local mais citado para as atividades que diferem da circulação. Essa circulação ocorre

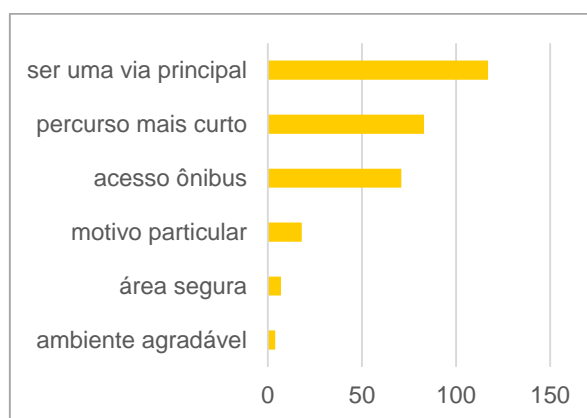
majoritariamente por meio de automóveis particulares, que escolhem esse trajeto por se tratar de uma via principal e por ser o percurso mais curto. Outro motivo é a localização dos pontos de ônibus, pois esse é o segundo meio de circulação mais utilizado, como pode ser visto nas figuras 78 e 79.

Figura 78: Meios de locomoção na avenida.



Fonte: Elaborado pela autora.

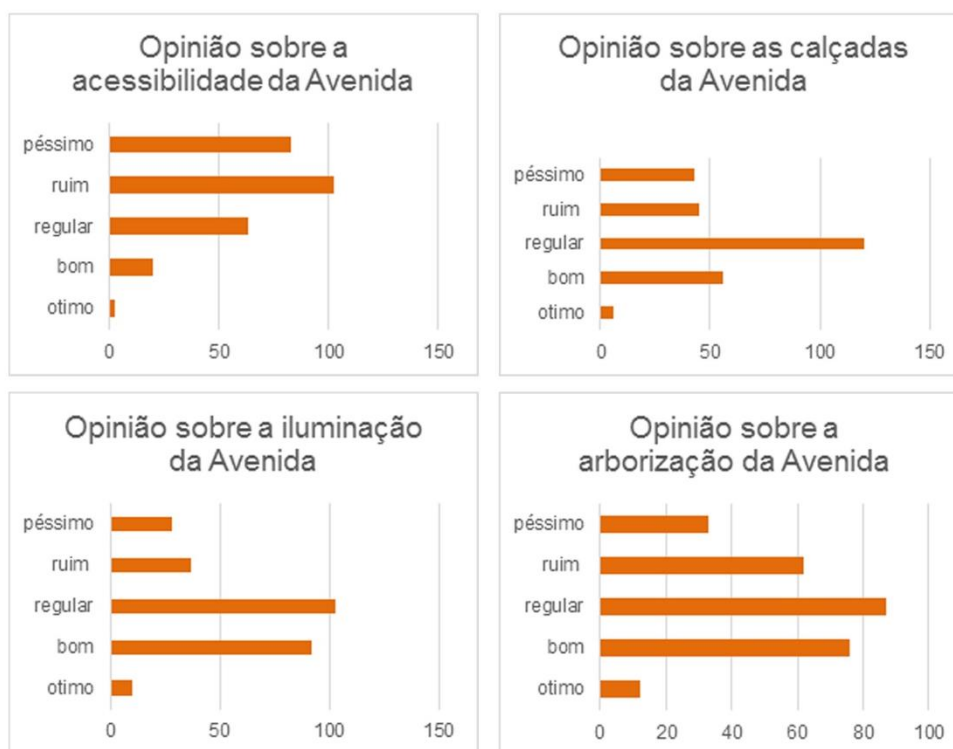
Figura 79: Motivo de usos da via.



Fonte: Elaborado pela autora.

Como a forma de locomoção é maior com automóveis, muitos usuários disseram não saber opinar sobre o estado das calçadas dessa via, pois não a utilizam com frequência, reafirmando a função da via como espaço apenas de passagem. No entanto, houve várias reclamações e sugestões de quem utiliza essa área exclusiva dos pedestres: muitos disseram que faltam calçadas ao longo da via. Um exemplo já mostrado neste trabalho é a área próxima à rodovia, onde, quando há áreas calçadas, elas nem sempre estão em bom estado de uso, além de serem estreitas (como visto, a largura das calçadas pode variar de 1,50m a 4,60m). Contudo apenas uma pessoa notou que, próximo à escola SENAC, um poste impede a circulação de cadeirantes por deixar a passagem muito estreita. A falta de acessibilidade ao longo da via foi percebida apenas com uma pergunta direta sobre o assunto, como pode ser visto nos gráficos da figura 80, que tratam das características da via.

Figura 80: A opinião dos usuários sobre as características físicas da avenida.



Fonte: Elaborado pela autora.

Comparando os gráficos baseados nas respostas com alternativas e nas respostas abertas, foi possível notar que há insegurança na via durante a noite, mas, de forma geral, as pessoas acham a iluminação da avenida boa ou regular, podendo ser o motivo da insegurança a falta de pessoas utilizando-a no período noturno.

Quanto ao conforto do local, as áreas de sombra foram citadas algumas vezes para melhorias na via, apesar de o gráfico acima mostrar que as pessoas consideram a arborização da via regular.

Algumas reclamações foram sobre as áreas de viaduto, no cruzamento com a Avenida Duque de Caxias e com as linhas férreas da FEPASA. Porém essa área não foi muito comentada, mesmo aparentemente sendo um ambiente que não seria agradável aos pedestres pela proximidade com os veículos e falta de segurança. Na figura 81, estão dois espaços opostos, a área estreita e irregular na passagem abaixo do viaduto da FEPASA e a calçada em frente ao Teatro Municipal, a mais larga de toda a avenida, mas ambos foram mencionados nos questionários pela falta de segurança.

Figura 81: Espaços considerados perigosos.

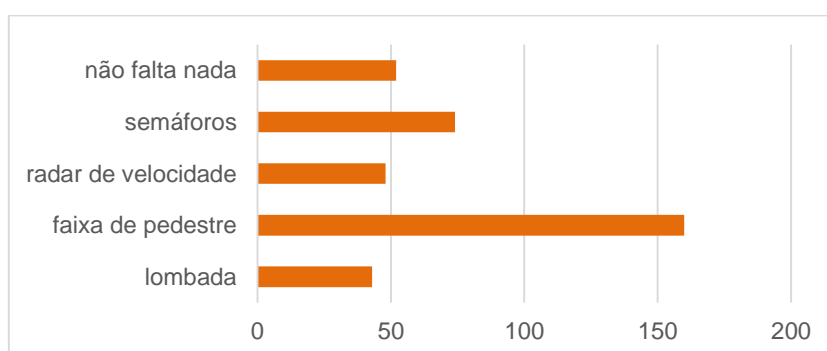


Fonte: Acervo da autora, 2018.

As reclamações nos dois espaços se referem ao perigo que o tráfego de veículos pode oferecer ao transeunte. Mesmo as calçadas mais largas não são vistas como seguras pelos usuários se as travessias não priorizarem o pedestre. Próximo ao teatro, há grande movimentação de veículos devido ao cruzamento, que também dá acesso ao outro shopping da cidade, um dos motivos elencados para que a área seja percebida como perigosa.

Em relação às calçadas da avenida, quase metade das pessoas consideraram-na regular (44%), mas as opiniões negativas prevaleceram, pois 31% restantes classificaram-na entre ruim e péssima, opondo-se aos 22% que consideraram o estado das calçadas da via entre bom e ótimo. Sobre a passagem de pedestres através dos canteiros, 94% desses usuários disseram que deveria haver mais passagens adequadas nesse espaço. Essas passagens auxiliariam na segurança para atravessar as vias. Dentre os elementos relacionados para melhorar a qualidade de circulação na avenida, a faixa de pedestres foi citada 160 vezes (59%), como mostra o gráfico na figura 82.

Figura 82: Principais itens citados para melhorar o trânsito na avenida.



Fonte: Elaborado pela autora.

Entre os motivos levantados para justificar a falta de segurança da via, a travessia dos pedestres e as enchentes foram mais lembradas do que problemas como assaltos. Cinquenta e cinco pessoas se sentem seguras no espaço da via, quatorze acreditam que há problemas de segurança em toda a extensão da via, e as demais apontaram locais onde a experiência não é agradável por motivos diversos.

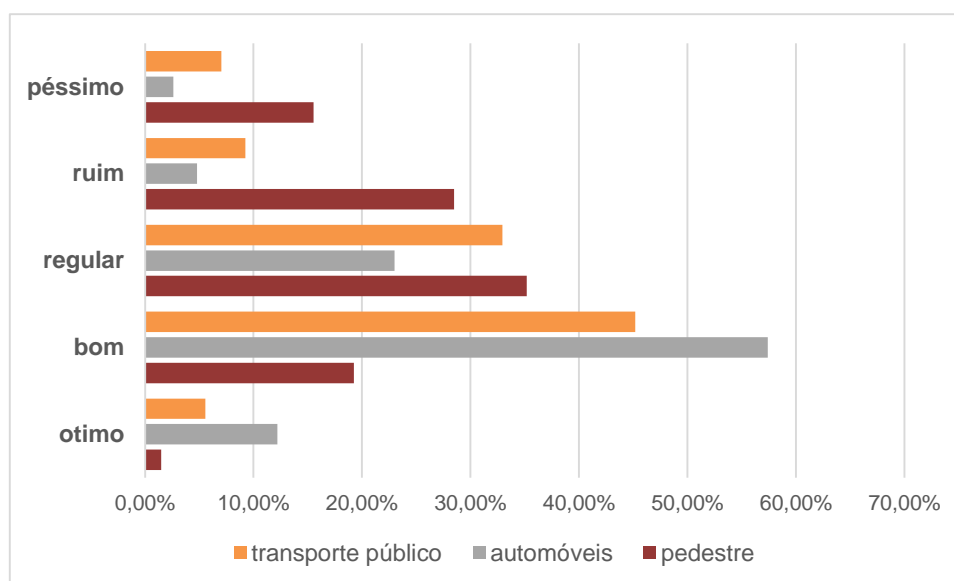
Um local que chamou atenção foi o Parque Vitória Régia, indicado como o mais agradável e também como o espaço de maior falta de segurança ao longo da via. Isso acontece porque, mesmo sem usar o parque, as pessoas o consideram uma vista agradável na via, porém, no período noturno, a falta de iluminação o torna um local considerado perigoso.

Como sugestão, foi levantada mais de uma vez a preocupação com as áreas verdes e os espaços de lazer ao longo da via, citando, além do parque, a Praça da Paz, outro ponto agradável, com essas características, que é apontado pela população.

Em questão aberta sobre possíveis sugestões e melhorias para a avenida, as pessoas demonstraram ter consciência de que o espaço privilegia o automóvel. Na opinião do usuário: “para os pedestres, não é uma área adequada (do jeito que está), pouca calçada e muito movimento de carro, porém, em relação ao uso de automóveis não tenho queixas.” Para alguns, a situação está bem assim, e, para outros, algo deve ser feito, porém há uma preocupação de que as mudanças poderiam afetar a qualidade do uso da via para os veículos, como ressalta uma das respostas ao questionário: a necessidade de “baia para ônibus, mais radar, melhorar pavimentação e ciclovia **sem atrapalhar os veículos**”.

Durante a aplicação dos questionários, os usuários demonstraram, em sua maioria, perceber que a Avenida Nações Unidas é mais agradável ao motorista que ao pedestre, ressaltando a falta de segurança para as travessias e a irregularidade das calçadas. Em perguntas diretamente sobre as condições que a via oferece para diferentes tipos de uso, as respostas são que a via está regular para os pedestres, mas se mostra em condições favoráveis para automóveis particulares e o transporte coletivo (Fig. 83). Porém as pessoas que escolheram a opção extrema negativamente é muito maior no caso dos pedestres, sendo que a maior parte que considera bom está relacionada aos automóveis.

Figura 83: O espaço da avenida qualificado para os automóveis, pedestres e transportes públicos.



Fonte: Elaborado pela autora.

O transporte coletivo foi outra das preocupações dos usuários no momento de sugerir melhorias para a via. Setenta por cento da população acredita que os pontos de ônibus estejam bem localizados na avenida, mas houve reclamações quanto ao seu acesso e suas condições. Também houve uma sugestão para a colocação de bolsões evitando que a parada do ônibus atrapalhe o trânsito.

Além da preocupação com os pedestres e o transporte coletivo, que não era prioridade na época em que foi implantada a via, também foi possível perceber nas respostas do questionário a consciência de ter espaço para os ciclistas. Apenas 10% da população discorda de que deve haver um espaço na avenida destinado a esse público. Mesmo demonstrando saber da importância de uma área reservada aos ciclistas, a população fica dividida quando o espaço fornecido ao ciclista for retirado dos veículos, pois 50% acham que uma mudança com essas condições seria prejudicial à qualidade da via.

O questionário mostra que há descontentamento com a qualidade do espaço da avenida, principalmente considerando meios de circulação diferentes do automóvel particular, e que as pessoas gostariam de melhorias nesse sentido, mas a qualidade para a circulação do automóvel ainda é muito considerada.

Besse (2014) entende a paisagem como uma representação cultural e social que é vista pelo observador como um “véu mental” entre este e o mundo. “A paisagem não existe, objetivamente, nem em si; então, ela é relativa ao que os homens pensam dela, ao que percebem dela e ao que dizem dela.” (BESSE, 2014, p.12-13). Assim a paisagem pode ser vista de formas diferentes de acordo com quem a observa.

O objetivo dos questionários foi ter uma amostra da visão que a sociedade de Bauru tem atualmente sobre a paisagem da Avenida Nações Unidas. O que se propôs foi perceber também a visão de pessoas que têm um conhecimento específico sobre a via, com o objetivo de entender essa paisagem; tecnicamente, quais as ambições para o seu futuro e como atualmente a via é sentida por um usuário diferente do motorista de automóvel, para quem a via foi criada.

Assim, foram realizadas entrevistas¹⁸ com três arquitetos/urbanistas; destes, dois estão envolvidos com planos urbanos viários, e houve uma quarta conversa com um ciclista que participa de movimentos para melhorar as condições desse tipo de transporte em Bauru.

A arquiteta Natasha Moinho esclareceu que o Plano de Mobilidade para a cidade de Bauru já está finalizado e encontra-se na Câmara dos vereadores à espera da aprovação final, que pode ocorrer a qualquer momento. Esse plano irá tratar sobre toda a circulação na cidade de Bauru, visando a uma mobilidade mais sustentável. Especificamente para a Avenida Nações Unidas, o plano prevê a criação de uma ciclovia ligando a Avenida Nações Norte ao Zoológico, passando por toda a área estudada neste trabalho.

Sobre esse elemento, Moinhos faz uma ressalva importante: o clima de Bauru, que, na maior parte do ano, é quente. Entre os anos de 2001 e 2018, a média mensal mais recorrente foi 21°C, e, nos questionários, algumas pessoas sugeriram um aumento nas áreas de sombra da via. Outra ressalva é que os destinos de quem anda de bicicleta não estão preparados para receber um ciclista que pedalou alguns quilômetros sob o sol em terreno com desníveis, que essa estrutura que deveria conter vestiários está ainda distante da realidade atual.

¹⁸ Como colaboradores desta pesquisa conversamos com: Natasha Lamônica Moinhos, arquiteta e urbanista, mestre em Engenharia de Produção, que atualmente trabalha no setor de planejamento da Prefeitura Municipal de Bauru; Tomas Queiroz Ferreira Barata, arquiteto e urbanista, doutor em Engenharia Civil e mestre em Arquitetura e Urbanismo, que atua como professor universitário; João Felipe Almeida Lança, arquiteto e urbanista, mestre em Engenharia de Produção, atua como professor universitário, arquiteto e membro de comissões da Prefeitura de Bauru; e Fabio Eduardo Silvio, ciclista de Bauru integrante do grupo Pedala Bauru, organização que visa melhorar as condições para o uso da bicicleta como veículo de lazer, esporte ou transporte em Bauru. Todos assinaram o Termo de consentimento livre e esclarecido (Apêndice B).

As outras três pessoas que também foram ouvidas são usuários regulares da bicicleta como forma de locomoção e não apenas como lazer. Eles acreditam que a implantação de ciclofaixas na cidade de Bauru seria algo válido e que a Avenida Nações Unidas, por ser um eixo que liga várias áreas distintas, é um ótimo espaço para esse tipo de uso.

O arquiteto e professor Tomas Q. F. Barata contou sua experiência como usuário da bicicleta como meio de transporte na cidade de Bauru, incluindo a Avenida Nações Unidas. Segundo o professor, ele prefere outros trajetos durante o dia, principalmente no final da tarde, devido ao grande movimento de veículos nessa via, mas, quando vai se locomover à noite, escolhe-a porque a iluminação no local é mais intensa que em ruas menores.

Um diferencial importante é que a bicicleta desse usuário é elétrica, então os trajetos que ele escolhe não dependem tanto da declividade do terreno. Esse equipamento também ajuda no conforto térmico, pois, segundo Barata, o vento evita que a sensação térmica seja incômoda. Esse tipo de bicicleta pode ajudar em grandes distâncias, mas, de acordo com o usuário, o equipamento não faz tanta diferença em trajetos curtos. Para ele, ir com a bicicleta a espaços próximos a sua residência é mais rápido do que se utilizasse um automóvel. Contudo, o problema encontrado nos estabelecimentos comerciais é a falta de espaços adequados para o estacionamento desses veículos – uma reclamação recorrente de quem utiliza a bicicleta.

O arquiteto e professor João F. A. Lança também utiliza a bicicleta como forma de se locomover por Bauru. Segundo ele, a Avenida Nações Unidas não faz parte do seu trajeto, mas, quando passa por essa via, procura andar pelas vias marginais, onde o movimento de automóveis é menor.

Silvio diz que um dos problemas nessa avenida é a velocidade das pistas, que, segundo ele, é muito alta para qualquer usuário. Silvio acredita que deve haver uma mudança de cultura no uso da avenida para que a velocidade seja menor, incluindo uma mudança na forma como as pessoas “cultuam” o carro.

Mesmo com essa visão que as pessoas ainda têm sobre os carros, ele acredita que os projetos cicloviários são possíveis e serão utilizados, pois já existem usuários mesmo com a falta de estrutura. Moinhos, considerando o desconforto com o calor e o desnível, diz não ter tanta certeza sobre o aumento de usuários mesmo com a implantação desse sistema.

Silvio não acha que o calor seja um limitador, mas concorda que o conforto é importante para os usuários da bicicleta, e que as estruturas devem melhorar essas condições, reforçando a importância de bons planejamentos para a arborização e iluminação

Como exemplo positivo de Bauru, ele fala sobre a Avenida Nações Norte, continuação do trecho visto nesta pesquisa, alegando que as pessoas utilizam a estrutura existente. O inconveniente que ele destaca é a falta de urbanização na área, ponto também verificado nas discussões sobre o Plano de Mobilidade, no qual havia interesse na instalação das ciclovias nas áreas das linhas férreas. Porém, segundo ele, ali outros elementos teriam que ser implantados, pois as pessoas não têm o costume de frequentar esses espaços, oposto ao que acontece com a Avenida Nações Unidas, que já faz parte do trajeto de muitos.

A segurança dos ciclistas foi uma preocupação de todos os usuários desse modal. Barata faz uma ressalva dizendo que as pessoas que andam de bicicleta têm que ficar sempre alertas com os carros, em movimento e mesmo os parados, que oferecem risco na entrada e saída de seus usuários, por isso as pistas para ciclistas devem ser bem planejadas. Como usuário de bicicleta experiente, ele diz que há uma disputa de espaço com os veículos e que, além da pintura nas faixas, elementos sinalizadores ajudariam na segurança.

Outro alerta que Barata faz é sobre a irregularidade do piso, pois os ciclistas vão sentir muito mais que os veículos os problemas no asfalto. Além disso, os desníveis também podem prejudicar a continuidade do percurso. Assim como as pessoas com necessidade de acesso facilitado, as bicicletas também encontram dificuldade com a falta de rampas.

Na opinião de Lança, o espaço dos canteiros é o melhor local para esse tipo de implantação nessa via. Ele destaca que é importante ter uma separação física para o espaço dos ciclistas e diz ser importante, antes de tudo, saber o tipo de usuário, pois quem está pedalando a lazer não tem grandes preocupações com tempo, e até mesmo com as questões climáticas, diferente de quem utiliza a bicicleta para ir ao trabalho, por exemplo, quando há uma regularidade maior. Outro fator a ser considerado é a distância percorrida. Essas são considerações que devem ser pensadas na elaboração de projetos cicloviários, com destaque para a questão dos cruzamentos, pelo arquiteto, como um ponto para cautela.

Trabalhando junto à prefeitura, Lança participou das alterações feitas no estudo realizado pela Hidrostudio, que envolvem a substituição da canalização na Avenida Nações Unidas, e também da implantação de uma ciclofaixa no local. O arquiteto explica que o indicado é que primeiro sejam realizadas as modificações relacionadas ao córrego, pois o indicado é que as faixas para ciclistas sejam locadas no canteiro da avenida.

A maior complexidade desse tipo de projeto são os cruzamentos de todos os tipos, como relatou o arquiteto. Na Avenida Nações Unidas, além do entroncamento de vias, há os retornos. Nesses espaços, a preocupação deve ser no encontro entre automóveis e ciclistas, mas há também o caso dos ciclistas que atravessam a avenida vindo de outras áreas.

Silvio concorda com a dificuldade encontrada nas áreas de cruzamento, mas também cita a área próxima à Rodovia Marechal Rondon, onde há os denominados “caminho de desejo” das pessoas, como já visto neste trabalho; ele considera esse um dos pontos mais desafiadores para implantação de melhorias, por essa área ser de responsabilidade do estado.

Além das dificuldades de projeto, Lança diz que os dados existentes (pesquisas, levantamento planialtimétrico e cadastro de elementos subterrâneos e aéreos, por exemplo) são poucos, o que dificultou na elaboração do plano. Silvio também compartilha dessa opinião. O grupo Pedala Bauru organizou contagens sobre o uso da bicicleta em partes da cidade, porém, devido à falta de apoio, essas informações ainda são insuficientes. Sobre a Avenida Nações Unidas, não há nenhum dado coletado. Outra consideração feita por Lança foi a falta de conhecimento técnico dos profissionais sobre projetos viários e cicloviários de forma geral.

Silvio, representando o grupo de ciclistas, participou das audiências públicas que trataram do Plano de Mobilidade e acompanha o cenário para os usuários de bicicleta na cidade de Bauru. Por isso ele diz que acredita que haja a necessidade dessas ciclovias, mas, por serem planos com custos altos, ele considera que deve levar alguns anos para se ter uma estrutura confortável e segura na cidade.

Sobre o tempo de implantação desses projetos, Moinhos levanta a questão de que as leis que cobram essas melhorias podem estar sendo cobradas em um tempo errado. Segundo a arquiteta, “o Brasil perdeu o *time*”, pois estamos seguindo uma modelagem ultrapassada tentando implantar, nas cidades, modais que não condizem com a realidade local. O Uber é citado como uma alternativa barata e por isso virou opção no lugar do transporte público, tornando-se comum em grandes centros como São Paulo ou mesmo em Bauru.

A arquiteta Natasha continua dizendo que, em Bauru, o número de usuários de transporte público está diminuindo e a reclamação dos usuários é por conta da demora nesse tipo de transporte, devido à quantidade de paradas. Esse é um problema que o usuário do Uber não enfrenta. As paradas de ônibus são recomendadas pelo Ministério da Cidade a cada 400m, e Natasha diz que o mesmo se encontra no Plano de Mobilidade, mas, por motivos políticos, essa distância diminuiu para a colocação de uma maior quantidade de pontos de ônibus. Na Avenida Nações Unidas, alguns pontos mantêm uma distância menor que 200m.

O Plano de Mobilidade Urbana vai tratar das diretrizes para macroplanos, dependendo de verbas maiores destinadas a essas transformações. Sobre interferências menores, como a colocação de faixas para pedestres, Natasha diz que qualquer município pode requisitar, porém a implantação ocorrerá perante a aprovação de um estudo técnico que deve ser feito para avaliar a segurança do local para o pedestre. Segundo ela, na Avenida Nações Unidas,

não há mais pontos seguros onde as faixas possam ser implantadas, pois trata-se de uma via expressa com velocidade alta, que não é para o pedestre atravessar.

Essa perspectiva é semelhante às diretrizes implementadas durante a construção da via, que foi projetada para o trânsito de veículos e não como um espaço do pedestre, comprovando que, ao longo dos anos, a função da via permanece a mesma. No entanto, a prioridade dos modais para o poder público mudou. Natasha afirma que a lei, assim como os planos que são propostos, pensa sempre primeiro no pedestre, no transporte coletivo ou ciclista e por último no automóvel particular. Por isso que ela diz ser inviável a colocação de baias para os ônibus, como surgiu a sugestão em alguns questionários. Esse espaço facilita a parada do ônibus, mas, para continuar seu percurso, ele necessita que os outros veículos o deixem passar, ficando subordinado ao carro. Outro problema com essa alternativa é a diminuição do espaço do pedestre, que também não é permitida por causa desses novos ideais.

Sobre as calçadas como espaço dos pedestres, a Lei Nº 7.181 foi aprovada em 04 de fevereiro de 2019 e dispõe que o proprietário de cada lote é responsável por esse espaço, sendo que, caso não sejam cumpridas as condições dessa norma, o mesmo sofrerá sanções. Natasha explica que as fiscalizações estão ocorrendo e que iniciaram pelas vias principais, porém os melhoramentos ocorrerão de forma gradual e lenta, devido à quantidade de calçadas a serem verificadas.

Outro aspecto negativo da via levantado nos questionários foi a falta de segurança no Parque Vitória Régia. Natasha explica que, no local, ocorre muito vandalismo e por isso muitas lâmpadas se encontram quebradas, piorando a segurança do lugar. Esses consertos são realizados, porém dependem do sistema público que atende toda a cidade. Há, no entanto, um projeto de um novo empreendimento na região que pretende melhorar essa situação, mas essas mudanças devem ocorrer somente em 2021.

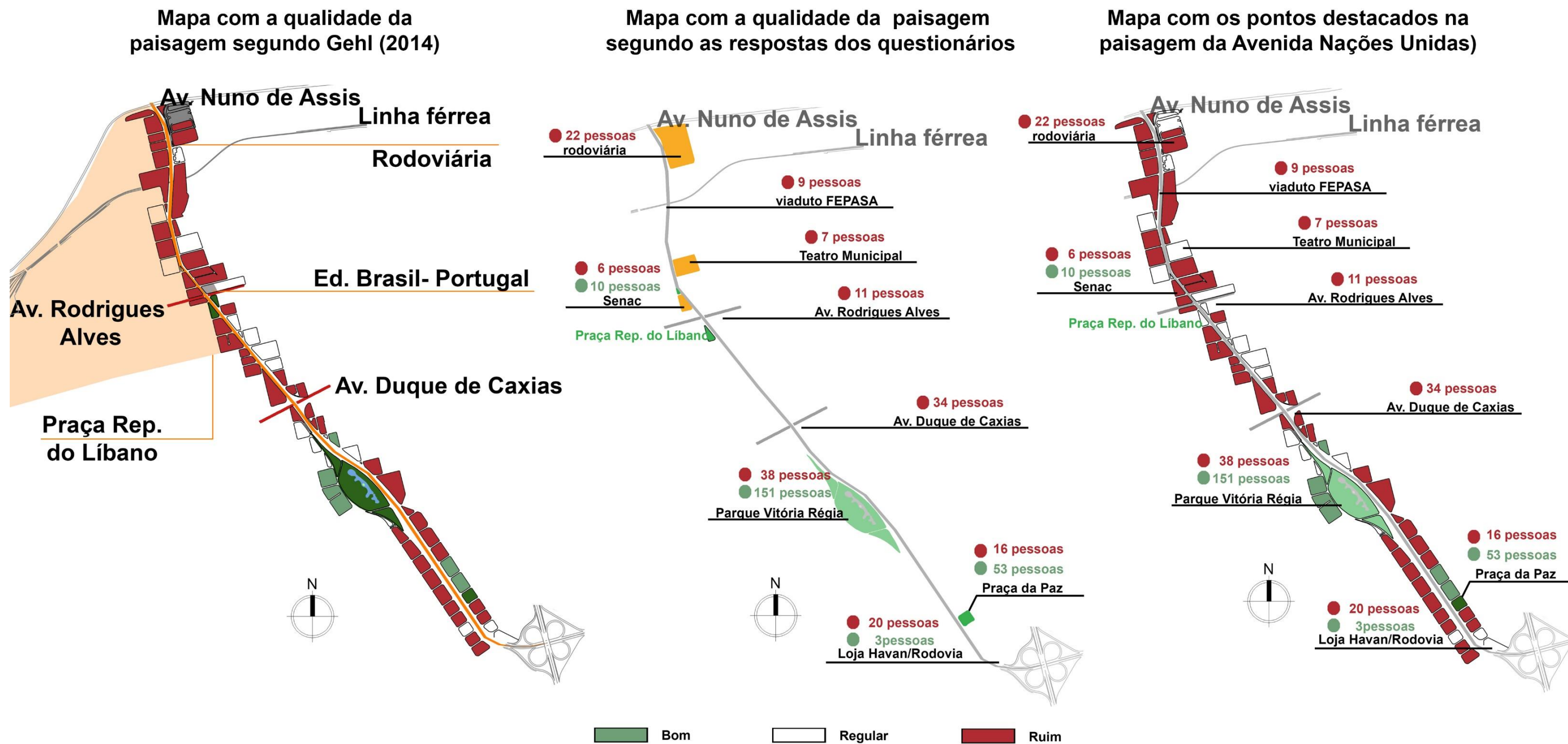
Natasha Moinhos, como uma representante da prefeitura local e arquiteta, compreende a importância da avenida ao tratá-la como um dos eixos de Bauru conectando a cidade no sentido norte-sul, contudo ressalta que o automóvel ainda é um elemento de grande relevância no espaço urbano, e que a supremacia de outros modais ainda está presente apenas em uma cidade ideal, que não funcionaria na prática. Uma das alternativas citadas por ela como transporte seriam os veículos leves sobre trilhos (VLT), como um meio de atender a sociedade com conforto térmico de forma mais sustentável, mas isso não está sendo devidamente incentivado pelo poder público.

Com diferentes formas de visões sobre a via, de acordo com as experiências de cada usuário e suas influências, é possível perceber que essa paisagem está mudando e que o automóvel

particular é o meio de transporte mais utilizado atualmente. Porém as alternativas de modais ainda causam controvérsias. O que todos concordam é que a paisagem para atrair as pessoas tem que oferecer oportunidades confortáveis, pois só assim o uso acontece.

Com as análises do espaço da avenida através dos critérios de qualidade de espaço urbano para pedestres juntamente com os conceitos de paisagem, foi possível levantar pontos que se destacam na avenida e compará-los com a visão dos diferentes usuários e conhecedores do espaço como demonstrado nos mapas da figura 84.

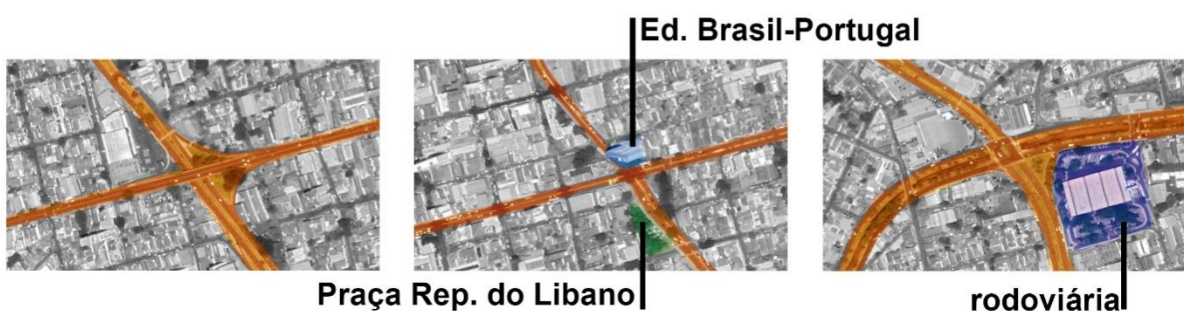
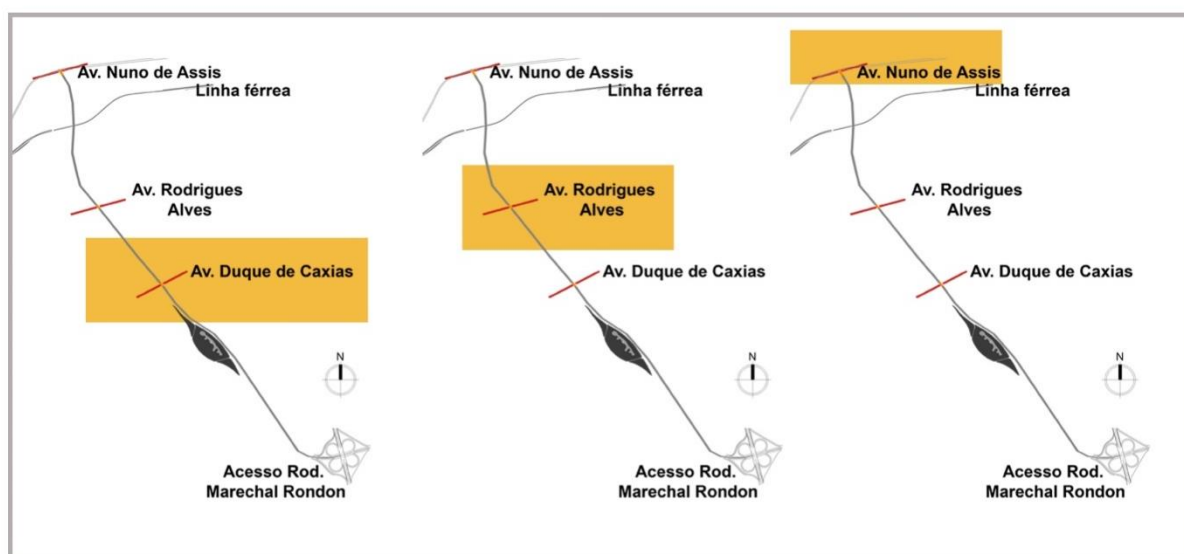
Figura 84: Mapa com os pontos destacados na paisagem da Avenida Nações Unidas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Ao observarmos os pontos marcados no mapa com os resultados obtidos sobre a análise da via (Fig. 84), percebemos que os pontos que se sobressaem negativamente na avenida estão próximos dos nós de ligação viária mais importantes. A Avenida Nações Unidas faz ligação com outras três vias expressivas na cidade, as avenidas: Duque de Caxias, Rodrigues Alves e Nuno de Assis, e são esses os pontos onde as pessoas não se sentiram seguras. Nas imagens da figura 85, podemos ver a localização desses cruzamentos no mapa da Avenida Nações Unidas e como cada caso acontece de forma diferenciada.

Figura 85: Detalhamento dos principais cruzamentos.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

O primeiro cruzamento, seguindo a Avenida Nações Unidas no sentido norte-sul, é com a Avenida Duque de Caxias, via que se encontra em um nível diferente, como pode ser observado no corte da figura 85 e também na figura 86. Esse fato faz com que o local não seja tão movimentado em comparação aos outros cruzamentos tratados aqui, porém a velocidade da própria via Nações Unidas, mesmo sem ter um cruzamento direto com outra

avenida, já é elevada, considerando a segurança dos pedestres. Nesse local, para evitar acidentes, há uma cerca com sinalização, condicionando o trajeto do pedestre em um único ponto (Fig. 86). Outro aspecto a ser observado é que, assim como o número de carros, a quantidade de pessoas no local também é menor, pois não há nenhuma atividade acontecendo próximo ao cruzamento, não há nada para fazer nem para ver nesse espaço.

Figura 86: Cruzamento Avenida Duque de Caxias.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Próximo a esse cruzamento, há alguns estabelecimentos comerciais e também uma parada de ônibus, contudo há uma área gramada que fica vazia, sem nenhum tipo de uso e segrega o ponto do cruzamento das fachadas da avenida. O que pode ser visto de diferente são os grafites nas paredes estruturais que sustentam o viaduto da Avenida Duque De Caxias, o que demonstra uma preocupação em deixar o espaço mais agradável aos transeuntes. Porém só as pinturas, sem pessoas ocupando o espaço, não modifica a paisagem do local.

Mesmo tendo como objetivo principal a passagem, os espaços urbanos devem se preocupar com a segurança, e os resultados dos questionários mostraram que as pessoas não se sentem seguras no local. De acordo com os autores que embasaram a pesquisa, o problema desse espaço pode ser a falta de pessoas, de olhos voltados para essa área. Isso só será solucionado se houver oportunidades para a permanência das pessoas.

As áreas próximas aos cruzamentos estão sem uso e podem ser aproveitadas de forma positiva para aumentar a atratividade e, assim, a qualidade do local. Os planejadores, contudo, devem considerar a complexidade do trânsito do local, que sempre será intenso devido à importância dessas vias para a cidade, mas a alta movimentação também é um aspecto positivo que valoriza esse espaço, que é utilizado por pessoas de diferentes bairros e regiões.

O próximo cruzamento é com a Avenida Rodrigues Alves. Seu entorno é muito mais movimentado, pois há residências, comércio e a Praça República do Líbano, com a sua movimentação rotineira por conta das paradas de ônibus. Assim, há nesse espaço, uma circulação maior de pessoas e também de veículos, pois, nesse caso, as duas vias estão no mesmo nível, o que dificulta a passagem para os pedestres e aumenta os riscos de acidente, e, conseqüentemente, a insegurança no trânsito.

A figura 87 mostra a condição atual do espaço para o pedestre no canteiro entre as pistas. Esse espaço é estreito, o que faz com que as pessoas fiquem mais próximas do trânsito, e a falta de desnível no local ocasiona o acúmulo de lixo ou da água em dias chuvosos.

Figura 87: Cruzamento com a Avenida Rodrigues Alves

Av. Rodrigues Alves



canteiro



espaço dos pedestre

Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

No cruzamento das Avenidas Nações Unidas e Nuno de Assis, a passagem de pedestres fica um pouco elevada, mas mantém a acessibilidade, contudo a sua localização não acompanha a faixa de pedestres (figura 88).

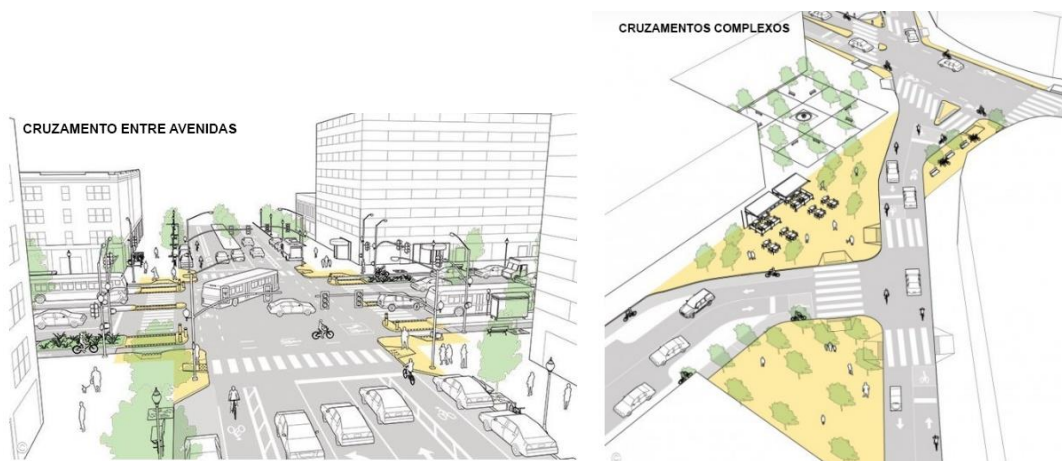
Figura 88: cruzamento Nuno



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Nesses dois últimos cruzamentos, onde a intersecção das vias acontece de forma direta, há faixas de pedestres em todas as travessias, além dos semáforos que obrigam a parada dos veículos. Próximo ao cruzamento da Av. Duque de Caxias, há um semáforo que só sinaliza a parada dos veículos quando solicitada pelos pedestres, ou seja, só quem está nesse ponto consegue atravessar com maior segurança.

Na figura 89, observamos duas alternativas de cruzamentos onde as pessoas se sentem mais seguras. Os esquemas foram elaborados pela NACTO (Associação Nacional de funcionários de Transporte de cidades) entre avenidas movimentadas e em cruzamentos mais complexos, que não têm formato de cruz. Os veículos não podem e não vão desaparecer das cidades e é necessário ter espaço para que eles circulem de forma funcional, contudo esses planos mostram alternativas em que as pessoas também são convidadas a circular. Além das faixas para a travessia dos pedestres, os pontos de parada próximo às pistas carroçáveis também são destacados nos esquema, pois são locais estratégicos no planejamento para a garantir a segurança das pessoas.

Figura 89: Estudos em áreas de cruzamentos.

Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/784622/5-propostas-de-intersecoes-mais-seguras-para-diversos-modos-de-mobilidade?ad_source=myarchdaily&ad_medium=bookmark-show&ad_content=current-user.

Em cruzamentos entre vias com fluxo menor de veículos o espaço do pedestre pode ser maior, mas aqui tratamos das vias principais da cidade que se interseccionam com a Avenida Nações Unidas, e, por isso, o fluxo é importante, contudo a NACTO diz que o importante é distribuir os espaços entre os diferentes modais (GAETE, 2016).

No levantamento da via, quase todas as faixas para pedestres são locadas em espaços com áreas de paradas no canteiro; as exceções ocorrem próximo à Praça República do Líbano e no cruzamento próximo à Instituição de ensino SENAC, como pode ser visto nas imagens da figura 90.

Figura 90: Travessia próximo ao Senac.

falta de acessibilidade

parada de pedestres
em cima da galeria
pluvial

acessibilidade



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Os cruzamentos próximos ao SENAC foram destacados no mapa, com pontos positivos e negativos. Nesse espaço, a ligação das vias não acontece de forma simples, em cruz, assim como o cruzamento que leva ao Boulevard Shopping, como observado na figura 89. No acesso próximo ao Shopping, há uma rotatória gramada que distribui o trânsito e, próximo ao prédio de ensino, há uma pequena praça com bancos para a população. Porém, durante os questionários, algumas pessoas alegaram que os acidentes no local são frequentes e que elas não se sentem seguras para atravessar naqueles cruzamentos.

A região do SENAC (Fig. 91) destaca-se por ter um grande público na via mesmo sem atrativos físicos no local, além das calçadas regulares e com largura aproximada de 1,50m, mas a área de circulação ou permanência é menor devido ao mobiliário e à vegetação presentes. Como visto na análise física dessa área, o uso do entorno justifica a movimentação nas calçadas, pois as pessoas encontram oportunidades de sentar nos bancos da praça, na fachada das lojas ou mesmo no piso da calçada. A presença de pessoas no local é o que o torna atrativo.

Figura 91: Calçadas próximo ao SENAC e à Secretária Municipal de Cultura.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

A região próxima ao Teatro Municipal / Secretária Municipal de Cultura é ocupada apenas por quem espera o ônibus. Mesmo tendo um ponto de lazer e calçadas largas não é um lugar escolhido para paradas opcionais, somente obrigatórias. Observou-se que as pessoas que fazem atividades no prédio do teatro preferem aguardar alguém no espaço interno do edifício. A insegurança no local é justificada pelos usuários por causa do trânsito intenso e devido ao medo dos alagamentos que são recorrentes nessa via. Nos dois locais, como em muitos outros ao longo da avenida, os usuários não se sentem seguros por conta da intensidade do trânsito, mas a diferença maior está na presença das pessoas e na escolha ou obrigatoriedade do uso do espaço.

A presença das pessoas, além de atrativa para atividades sociais, aumenta a segurança. Na proximidade do Terminal Rodoviário, além da complexidade do trânsito local devido ao cruzamento com a Avenida Nuno de Assis, não há uma visão clara entre o espaço fechado e a via (Fig. 92), aumentando a insegurança da área. O projeto do edifício público deveria possibilitar essa troca de olhares que iria gerar uma “vigilância” de ambos os espaços. Portanto, para a via ser atrativa, os projetos e os edifícios que a estruturam e complementam deveriam ser planejados considerando a paisagem do local, com suas características e funções, principalmente nas áreas de uso público.

Figura 92: Vista da calçada em frente ao Terminal Rodoviário.



Fonte: Acervo da autora, 2018.

Outra questão observada é a tipologia dos usos que também pode ser uma justificativa para a área do terminal rodoviário ter uma avaliação negativa. Nas quadras do entorno, há vários estabelecimentos comerciais, mas a maior parte deles funciona apenas durante o dia. Não há no entorno nenhuma residência ou um estabelecimento que garanta um uso rotineiro desse espaço, ou seja, ali as pessoas estão sempre de passagem, ninguém tem vínculo com aquele local.

Próximo à rodoviária encontra-se o viaduto por onde passam os trilhos da linha férrea (FEPASA). O entorno dessa região mantém as características de uso da rodoviária, porém as características físicas do local são piores para os transeuntes. Esse espaço também foi indicado pela falta de segurança, por uma pequena parcela das pessoas (3%). Pelas suas características, acreditava-se que seria o espaço mais citado. Sob os trilhos, além das pistas carroçáveis, há duas passagens de pedestres localizadas na continuação da calçada. Elas são estreitas, sendo possível passar no máximo duas pessoas, e o pavimento é mais alto do que as pistas dos veículos, com uma grade para a proteção dos pedestres, conforme a figura 93.

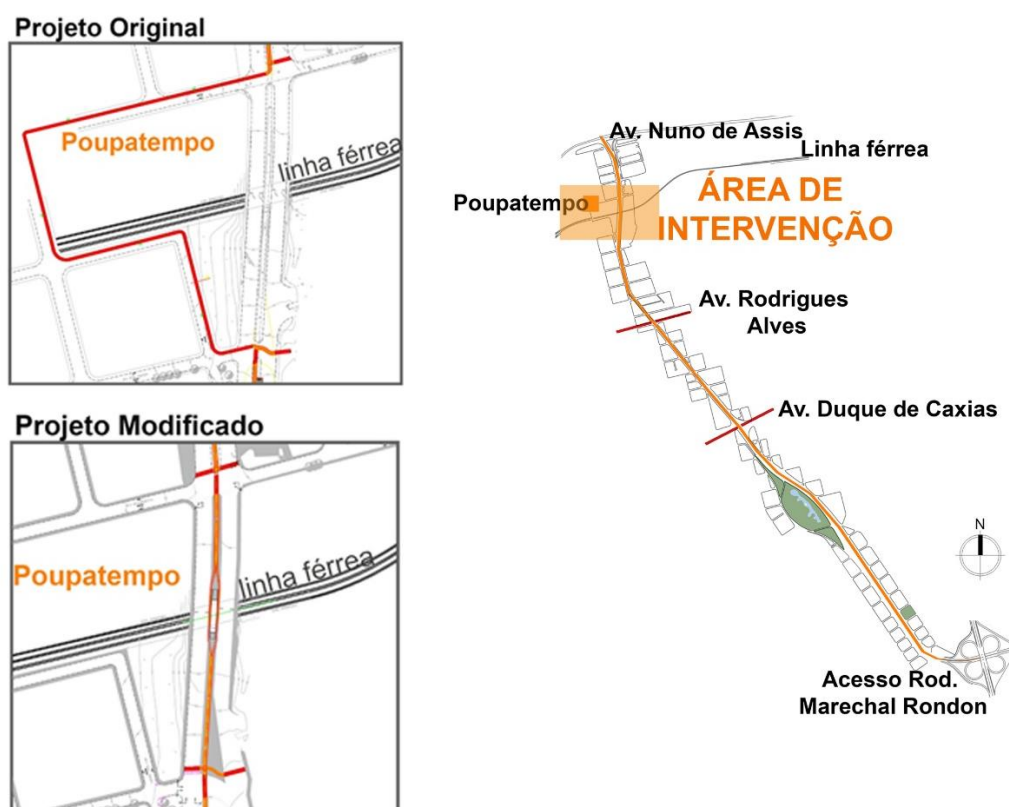
Figura 93: Passagem de Pedestre sob o a linha férrea



Fonte: Acervo da autora, 2017.

No estudo feito para a ciclovia, esse foi um espaço complexo; em uma primeira etapa a proposta era que o ciclista saísse da Avenida Nações Unidas nesse trecho, passando por ruas próximas, contudo o usuário sempre vai preferir o caminho mais curto, então uma das modificações foi implantar a área do ciclista junto à via (ver figura 63, p. 94 e figura 94).

Figura 94: Modificação no estudo para implantação de ciclovia.



Fonte: Estudo da Secretária de Planejamento e Obras de Bauru. Recortado pela autora.

No outro extremo da avenida, o acesso à rodovia é também um espaço onde não há vínculo com o lugar. Aí existem grandes gramados implantados para o acesso dos veículos. Contudo, a área é de responsabilidade do Estado e não existe nem mesmo pavimentação para pedestres continuarem seus trajetos além da falta de arborização e taludes. Porém as

fotografias, na figura 95, revelam que há usuários que necessitam desse espaço e que transitam por ali a pé ou de bicicleta.

Figura 95: Caminho de desejo e falta de acesso na avenida.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Os outros dois pontos destacados pelos questionários são áreas de lazer existentes na via, a Praça da Paz e o Parque Vitória Régia. Devido à importância social, como área de encontro noturno e cartão postal da cidade, esses espaços foram considerados agradáveis, sendo o parque o local mais citado positivamente, seguido da praça. Isso comprova que as áreas naturais em meio à urbe são uma vista agradável, e os locais mais atraentes (com oportunidades para atividades de socialização e lazer) são prezados pela população.

Porém muitas pessoas que consideram o parque o local mais agradável não confiam na sua segurança. Expressivamente o número de pessoas que se sentem inseguras no parque foi bem menor: 151 pessoas escolheram o local como agradável, e apenas 38 o indicaram por falta de segurança.

A falta de iluminação foi uma das reclamações mais recorrentes, e, como visto, o poder público espera futuramente contar com um empreendimento no local para auxiliar na manutenção desses equipamentos. O que acontece é que essa é uma grande área representativa para a

cidade, mas de que ninguém se sente “dono”, e assim ninguém cuida do local, que depende da administração municipal para isso.

As características da via como meio de circulação rápida de veículos e espaço de ligação não incentivam a permanência e nem usos que possibilitem vínculos e identidade com o local. O que falta são os “olhos na rua”. A ausência de usos rotineiros onde as pessoas se familiarizam e cuidam do espaço livre é um problema recorrente ao longo da avenida. No caso do Parque Vitória Régia temos o diferencial da escala do lugar, que foi feita segundo sua função, porém que dificulta esse tipo de cuidado. No entanto foi possível perceber certo tipo de vínculo nas vias marginais.

Contudo, mesmo com uma escala menor e localizada na via marginal próxima a prédios residenciais, a região da Praça da Paz foi considerada insegura no período noturno, porém a maior reclamação das pessoas é referente à falta de oportunidade nas travessias do local. Na figura 96, é possível observar o trajeto que os usuários do transporte público devem fazer para atravessar a via; mesmo com uma faixa contínua que liga as calçadas em lados opostos da avenida e um semáforo que interrompe o trânsito de veículos quando o pedestre solicita, observa-se que os espaços de parada não são pavimentados. Por ser uma via rápida necessária para a cidade, o fluxo de carros não pode parar a todo momento, porém nesse ponto há um grande fluxo de pessoas que utilizam o transporte público, e o espaço poderia ser repensado priorizando o conforto de outros modais que não os automóveis.

Figura 96: Acessos próximo ao ponto de ônibus na Praça da Paz.

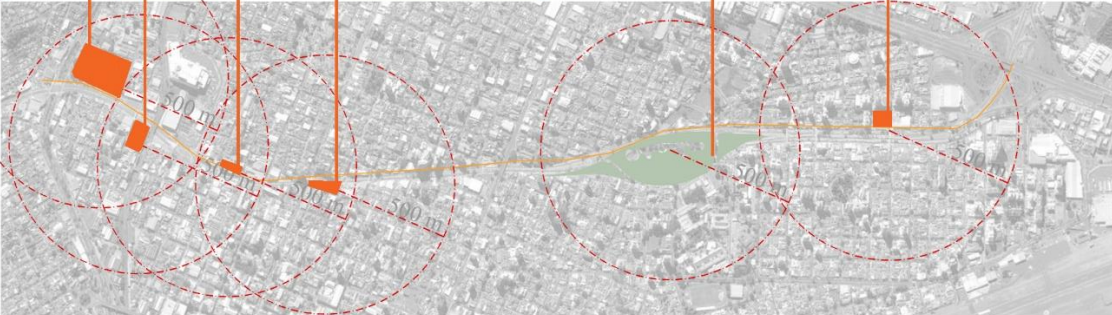


Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Visto que a qualidade de uma área vai depender de seus usos assim como das suas características físicas e de acesso, destacamos na via os 5 pontos de maior importância urbana (quadro 5), elencando os elementos que podem ser atrativos ao pedestre. Como foi utilizada como parâmetro a escala humana, os usos foram considerados dentro do raio de 500m, destacando em vermelho os locais que geram atividades rotineiras, ou seja usos que podem gerar intimidade com o espaço.

Quadro 5: Formas de acesso e oferta de usos

Pontos de Atratividade	Uso Principal	Formas de acesso (sem automóvel)			Acesso de atividades no raio de 500m*
		Faixas de Pedestres	Transp. Público	Rampa de Acesso	
Terminal Rodoviário	Acesso transporte	01 próximo a Av. Nuno de Assis	Sim	Sim	<ul style="list-style-type: none"> - comércio - religioso - utilidades públicas - restaurantes/lanchonetes
Poupatempo	Serviços de utilidade pública	Nos principais cruzamentos	não	Sim	<ul style="list-style-type: none"> - comércio - faculdade - religioso - área verde - restaurantes/lanchonetes - utilidades públicas - centro da cidade
Teatro Municipal	Lazer	Em todos os cruzamentos	Sim	Sim	<ul style="list-style-type: none"> - academia - comércio - saúde - ensino - utilidades públicas - restaurantes/lanchonetes - centro da cidade
Praça República do Líbano	Acesso transporte público	Nos principais cruzamentos	Sim	Sim	
Parque Vitória Régia	Lazer	02 nas pistas principais, 01 fazendo a ligação c/entorno e 01 nas vias cruzam o parque	sim	Não (nas calçadas das pistas principais)	<ul style="list-style-type: none"> - academia - agência bancária - comércio - saúde - ensino - hospedagem - utilidades públicas - restaurantes/lanchonetes
Praça da Paz	Lazer	Em todos os cruzamentos	Sim	Sim	



O mapa mostra uma perspectiva aérea da cidade com uma linha laranja que representa a avenida principal. Vários pontos de atratividade são marcados com retângulos laranja: Terminal Rodoviário, Poupatempo, Teatro Municipal, Praça República do Líbano, Parque Vitória Régia e Praça da Paz. Ao redor de cada ponto, há círculos de pontos tracejados vermelhos que representam o raio de influência de 500 metros. Uma seta indica a direção norte (N).

Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Os pontos elencados no quadro acima são locais de referência ao longo da avenida, pontos que podem ter grande fluxo de usuários, contudo é importante observar as possibilidades que cada espaço e que cada fachada ao longo da via proporciona para as pessoas que circulam pela avenida.

São as características físicas da paisagem assim como o usos do espaço que serão responsáveis pelas oportunidades de atratividade do local. Na figura 97, observa-se um banco, feito possivelmente por um usuário do espaço, que criou uma oportunidade de uso. Porém isso só acontece se o espaço já tiver outras características favoráveis de segurança, conforto e prazer. O local em questão é voltado para uma via marginal, sem grande risco em relação ao trânsito, porém com movimento de pessoas e veículos que garante segurança e vistas dinâmicas. O banco está em um canteiro próximo à Praça da Paz, com oportunidade de socialização, além disso a vegetação presente garante o conforto térmico em dias quentes.

Figura 97: Espaço com oportunidades sociais na avenida.



Fonte: Acervo da autora, 2017.

São espaços assim que enriquecem e trazem segurança para a rua e, mesmo sendo uma via de circulação rápida, as pessoas sempre farão parte do espaço. Se a paisagem da Avenida Nações Unidas atual é resultado da visão de uma sociedade que historicamente considerava o automóvel particular como prioridade no espaço urbano, hoje vemos mudanças sobre essas perspectivas. Um exemplo são as mudanças que ocorreram nos últimos anos em grandes cidades como Nova York e São Paulo, metrópoles com um alto fluxo de veículos que se acostumaram a ter mais espaços destinados às pessoas. Então a sociedade começa a ter uma nova forma de visão, um novo anseio para sua paisagem e isso pode modificá-la.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a influência dos conceitos modernistas e a evolução tecnológica, "o conhecimento tradicional de escala e das proporções foi gradualmente perdido, resultando em novas áreas urbanas construídas, frequentemente, numa escala muito diferente daquilo que se percebe como significativo"(GEHL, 2015, p. 55). São essas as características formadoras das paisagens nas cidades em que vivemos atualmente.

Ao analisar os espaços públicos da Avenida Nações Unidas levando em conta os conceitos de paisagem, foi possível compreender mais a fundo as razões históricas e sociais que causam a atratividade existente na via. Contemporaneamente, a definição de espaço urbano com qualidade exige uma preocupação maior com as pessoas, e, conseqüentemente, com o que as fazem ocupar ou não determinados lugares. Apesar de o uso social de espaços urbanos, como as ruas, ser uma atividade tão comum, por um período esse aspecto foi ignorado ao se pensar os projetos e, por conta disso, os ambientes deixaram de ser convidativos para as pessoas. Assim, seus usos antes rotineiros se tornaram mais escassos ou acontecem em caso de obrigatoriedade e falta de opção, ou seja, sem ser uma atividade prazerosa.

Ao observar a história da formação de Bauru e da Avenida Nações Unidas, podemos perceber a importante influência que os veículos tinham inclusive na legislação urbana, sendo uma preocupação essencial no século XX, época da implantação dessa via. Hoje, a população dessa cidade convive diariamente com as paisagens resultantes desse pensamento, oposto à consciência contemporânea de bons espaços para as pessoas. E, mesmo com esses novos conceitos sobre os espaços urbanos, foi possível perceber, com os dados levantados, que a via ainda continua tendo seu uso prioritário voltado para os automóveis individuais, sendo que os elementos de trânsito que poderiam ajudar e atrair os pedestres são escassos ou nulos. Até mesmo nas calçadas, o espaço que deveria ser destinado às pessoas, os problemas encontrados foram recorrentes.

Por se tratar de uma via importante, sempre vai existir nesse espaço um movimento constante de veículos. Afinal, essa é uma via principal, que deve resolver o problema de trânsito na cidade, e dificilmente oferecerá as mesmas oportunidades aos pedestres se comparada a vias menores que podem ter desenhos mais convidativos. Contudo o movimento existente nessa rota principal também pode ser uma forma de convite ao uso, pois esse trecho faz parte do caminho de muitas pessoas, e é uma paisagem vista por muitos. Assim sendo, a qualidade do seu espaço é mais democrática do que nas vias locais, e, com uma infraestrutura correta, será possível criar oportunidades para que as pessoas também usufruam do espaço.

Os espaços ao longo da via devem ser sempre convidativos a outros meios de circulação, além do carro. A própria via deve ser um convite ao uso; mesmo se tratando de uma avenida com trânsito de fluxo rápido, a qualidade dos espaços para os pedestres, ciclistas e usuários de transporte público deve ser cada vez maior, pois esses usos aumentam a qualidade da segurança, conforto e prazer dos usuários.

O Plano de Mobilidade Urbana, que está em fase final de aprovação, pode ser um instrumento para modificar de forma positiva a paisagem na via. Porém, como visto, é necessário ressaltar cada vez mais a importância do pedestre sobre qualquer tipo de modal, para que a preocupação com a escala humana não fique apenas na forma de diretrizes em planos e leis, mas realmente crie espaços mais humanos e atrativos, que, por conta da importância da via, afetarão parte significativa da população.

Nos levantamentos da avenida, foram destacados espaços que têm uso expandido para toda a cidade e que são destinados a atividades obrigatórias, como o caso do Poupatempo, comprovando a influência da qualidade desse espaço. E por isso, muitas vezes, o movimento nessa via acontece independentemente da qualidade do espaço. No entanto, com melhoramentos físicos desse local, as atividades sociais convidarão para uma permanência maior, pois as pessoas que antes iriam rapidamente fazer uma atividade necessária, se tiverem oportunidade, irão sentar, parar ou conversar, aumentando a qualidade de vida urbana.

Positivamente há nessa via dois pontos que se destacam como área de lazer: a Praça da Paz e o Parque Vitória Régia. Nesses locais, acontecem as atividades que Gehl denomina de "sociais" e "opcionais", sendo essas ocasionadas devido a uma maior qualidade física do ambiente. Um exemplo disso são os *trailers* de alimentos presentes na praça, elementos que possibilitam o uso do espaço e o caracterizam de forma atrativa. Com os questionários, foi possível comprovar a importância desses pontos, porém eles também foram destacados pela população de forma negativa, por conta da falta de segurança no local.

Os problemas na via relativos à segurança têm três origens diferentes. As pessoas alegaram que evitam certos pontos da avenida, ou o utilizam apenas por obrigação devido aos riscos oferecidos: pelo trânsito (principalmente nos pontos de cruzamento), por conta da violência (em espaços sem iluminação ou espaços onde não há movimento de pessoas) e também pelas condições climáticas, como o problema das enchentes na via. Esses pontos são discutidos por Gehl junto com a análise de conforto e prazer que também observa a reação das pessoas no espaço, como elas se sentem e quais as oportunidades oferecidas.

Esta pesquisa utilizou os estudos e apontamentos feitos por Jan Gehl para conseguir coletar e analisar dados que possibilitem compreender os usos em áreas urbanas. Os conceitos sobre atratividade foram investigados na paisagem da Avenida Nações Unidas, pensando, assim, o espaço de uma forma mais completa, pois, com o estudo da paisagem, são considerados nos levantamentos os rastros da história no local e a inserção do humano no espaço, como parte da paisagem. Considerando que “as paisagens foram formadas, sempre, não apenas por decisão topográfica ou política, mas pela organização das pessoas no local e pelo desenvolvimento de espaços a serviço da comunidade” (BESSE, 2014, p. 36), é através da análise da paisagem que é possível entender o espaço urbano e os indícios para aumentar a qualidade e a atratividade do local.

REFERÊNCIAS

ASSUNTO, R. A paisagem e a estética. **Filosofia da paisagem: uma antologia**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p. 341-375.

BAURU. Lei nº5631, de 22 de agosto de 2008. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Bauru. Disponível em: <<http://hotsite.bauru.sp.gov.br/planodiretor/lei.aspx>>. Acesso em: 15 maio 2018.

_____. Lei nº3640, de 19 de novembro de 1993. Altera a Lei nº2339, de 15 de fevereiro de 1982, institui os Corredores de Comercio - COC e os Corredores de Serviço - COS e dispõe sobre Postos de Abastecimento e Serviços. Disponível em: <<http://www.bauru.sp.gov.br/seplan/legislacoes.aspx>>. Acesso em: 15 maio 2018.

BARTALINI, V. Natureza, paisagem e cidade. **Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, 2013. v. 20, n. 33, p. 36-48.

BESSE, J. M. Estar na paisagem, habitar, caminhar. CARDOSO, **IL Paisagem patrimônio**. Porto: Chaia; Dafne Editora, 2013.

_____. **O gosto do mundo** – exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.

BRANDÃO, P. A Identidade dos Lugares e a sua Representação Colectiva. Lisboa: CESUR-IST/ DGOTDU, 2008.

BRASIL; BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, 2012.

CARERI, F. **Walkscapes**: o caminhar como prática estética. 1ª Edição. São Paulo: Editora Gustavo Gili, 2018

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

CASTELLO, L. **A percepção do lugar**: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2007.

CELESTINI, G. La città può essere pensata come un paesaggio? Nuovi statuti di natura reale e artificiale stimolano approcci e categorie operative per agire nella città contemporanea. **RI-VISTA** - Ricerche per la progettazione del paesaggio, Università Degli Studi Firenze, nº01, 2017. Disponível em: <<http://www.fupress.net/index.php/ri-vista/article/view/20706>>. Acesso em: 30 jul. 2017. p. 14 - 31.

CLOS, J. Prólogo. In: KARSENBERG, H. et al. (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. 2. ed. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do RS, 2015. v. 2. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 28 set. 2016. p.86-89.

CONSTANTINO, N. R. T.; **A construção da paisagem de fundos de vale: o caso de Bauru**. São Paulo, 2005. tese de Doutorado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2005.

CORAJOURD, M. A paisagem é o lugar onde o céu e a terra se tocam. In: SERRÃO, A. V. S. (Coord.). **Filosofia da paisagem: Uma Antologia**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p.215-225.

FOLONI, F. M.; **Rios sobre o asfalto: conhecendo a paisagem para entender as enchentes**. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2018.

GEHL, J. La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Reverté, 2006.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2015.

GEHL, J.; KAEFER, L.; REIGSTAD, S. Encontros imediatos com prédios. In: KARSENBERG, H. et al. (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos: Lições para os plinths**. 2. ed. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do RS, 2015. v. 2. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 28 set. 2016. p. 29 - 35.

GHIRARDELLO, M. T. M.; **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. Dissertação de Mestrado - Curso de Arquitetura, Departamento de Arquitetura e Planejamento, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1992.

GULINELLI, E. L. **O saneamento e as águas de Bauru: uma perspectiva histórica (1896-1940)**. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2016.

HOLANDA, F. Arquitetura sociológica. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, Rio de Janeiro, 2007.v.9, n.1.

JACOBS, A. B. **Great streets**. Cambridge: MIT Press, 1993.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JORGE, J.D.G. O tempo da cidade. In: SERRÃO, A.V. S. (coord.). **Filosofia e Arquitectura da Paisagem: Intervenções**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p.1 79-185.

KARSSENBERG, H.; LAVEN, J. A cidade ao nível dos olhos: estratégias do plinth. In: KARSSENBERG, H. et al. (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos: Lições para os plinths**. 2. ed. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do RS, 2015. v. 2. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 28 set. 2016.p. 15 - 25.

KARSSENBERG, H.; LAVEN, J.; GLASER, M.; HOFF, M. V. (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos: Lições para os plinths**. 2. ed. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do RS, 2015. v. 2. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 28 set. 2016.

KNUIJT, M. Os altos e baixos do espaço público. In: KARSSENBERG, H. et al. (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos: Lições para os plinths**. 2. ed. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do RS, 2015. v. 2. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 28 set. 2015.p. 86 - 89.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 6. ed. Lisboa: CalousteGulbenkian, 2011.

LANDIM, P. C. **Desenho de Paisagem urbana**, São Paulo: Editora UNESP, 2003.

LEITE, M. A. F. P. Projeto e uso dos espaços públicos, o código e a interpretação. In: **III Congresso da BrazilianStudiesAssociation. Cambridge, Reino Unido**. 1996.

LOSNAK, C. J. **Polifonia Urbana** - imagens e representações. Bauru: EDUSC, 2004.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5ª Edição. São Paulo: Atlas, 2003.

NORBERG-SHULZ, C. O fenômeno do lugar. Nesbitt, K. (org.), **Uma nova agenda para a Arquitetura: antologia teórica**. São Paulo: Cosacnaify, 2006.

OLIVEIRA, L. Percepção e paisagem da cidade. In: ENCONTRO DE PERCEPÇÃO E PAISAGEM DA CIDADE, 1, 2006, Bauru. **Anais...** Bauru: FAAC-UNESP/NUPECAM, 2006.

PALLASMAA, J. **Os olhos da pele**: a arquitetura e os sentidos. Tradução Técnica de Alexandre Salvaterra. 2011. Porto alegre: Bookman, 2011.

PELEGRINA, G. R.; O vale do Córrego das Flores. **Jornal da Cidade**. Bauru. 1 de ago. de 1986.

PELEGRINA, G. R.; A história do vale do Córrego das Flores. **Jornal da Cidade**. Bauru. 1 de ago. de 1986.

REKER, M.; PASTORE, J.B. Uma intervenção paisagística no espaço urbano. In: SERRÃO, A. V. S. (Coord.). **Filosofia e arquitetura da paisagem**: intervenções. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p.199-211.

SANTOS, C. N. F. (Coord.) **Quando a rua vira casa**. 3. ed. São Paulo: Projeto, 1985.

SANTOS, M. O tempo nas cidades. **Ciência e cultura**, 2002. v. 54, n. 2, p. 21-22.

SEEL, M. Uma estética da natureza. Trad. Ana Nolasco in: *Filosofia da Paisagem, uma Antologia*. Organização de Adriana Serrão, 2011. p. 396-418.

SOBREIRA, M.M. Para uma compreensão da cidade. In: SERRÃO, A. V. S. (coord.). **Filosofia e Arquitectura da Paisagem**: Intervenções. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p.213-218.

SPECK, J. **Cidadecaminhável**. Editora Perspectiva SA, 2016.

TERÁN, F. Calles y algo más que calles. **Urbanismo Madrid**, n. 29, p. 6-21, 1996.

TONELLI, M.; Avenida Nações Unidas em Bauru lidera ranking de acidentes. **JCNET.com.br**, 10 de mar. de 2017. Disponível em: <<https://www.jcnet.com.br/Geral/2017/03/avenida-nacoes-unidas-em-bauru-lidera-ranking-de-acidentes.html>>

VERAS, L. et al. **Cadernos de arquitetura e urbanismo**: Cidade-paisagem. Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco (CAU/PE); João Pessoa: Patmos Editora, 2017. v. 2.

WERF, J. v. d.; ZWEERINK K.; TEEFFELEN, J. v. História da cidade, rua e andar térreo. . In: KARSSENBERG, H. et al. (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos**: Lições para os plinths. 2. ed. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do RS, 2015. v. 2. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 28 set. 2016.p. 36 - 47.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas: por uma política democrática de espaços públicos**. São Paulo: Humanitas/ FFLCH/USP/Imprensa Oficial do Estado, 2000.

Jornais:

Bauru Ilustrado - maio de 1997

Diário de Bauru - dezembro de 1975

Diário de Bauru - julho de 1976

APÊNDICES

APÊNDICE A - Questionário sobre atratividade urbana na Avenida Nações Unidas - Bauru/SP

Nome: _____

Idade: _____

Sexo: _____

Endereço: _____

1. Quantas vezes por semana você passa pela região da Avenida Nações Unidas?
 - a) 01 vez por semana
 - b) 02 vezes por semana
 - c) 03 vezes por semana
 - d) 04 vezes por semana
 - e) 05 vezes por semana
 - f) 06 vezes por semana
 - g) 07 vezes por semana

2. Qual trecho da avenida você utiliza com mais frequência?

3. Qual forma de locomoção é mais comum nos trajetos que você faz na avenida?
 - a) a pé
 - b) automóvel particular
 - c) transporte coletivo
 - d) bicicleta

4. Qual motivo faz você utilizar a avenida?
 - a) percurso mais curto
 - b) área segura
 - c) ser uma via principal
 - d) ambiente agradável
 - e) acesso ônibus
 - f) outro

5. Você considera a avenida o único percurso?

sim não

6. Você geralmente utiliza a avenida:
 - a) apenas como espaço de passagem
 - b) para fazer alguma atividade (exemplo: passeio, caminhada, etc). Qual?

7. Se você utiliza a avenida sem ser um espaço de passagem, qual a frequência deste uso?
 - a) 01 vez por semana
 - b) 02 vezes por semana
 - c) 03 vezes por semana
 - d) 04 vezes por semana
 - e) 05 vezes por semana
 - f) 06 vezes por semana
 - g) 07 vezes por semana
 - h) a cada 15 dias
 - i) só em eventos

8. Em qual período você utiliza a avenida?
 - a) manhã
 - b) tarde
 - c) noite

9. Qual espaço na Avenida você considera mais agradável?

10. Tem algum trecho na avenida que você não se sinta seguro (a)? Se sim por quê?

11. Em geral como você classifica as calçadas da avenida:

- a) ótimo b) bom c) regular d) ruim
e) péssimo

12. Tem algum trecho que se destaque positiva ou negativamente em relação as calçadas? Se sim qual e por quê?

13. Na sua opinião esta avenida precisa de espaço para ciclistas? sim não

Na sua opinião como qualificar o espaço da avenida para:

14. os pedestres:

- a) ótimo b) bom c) regular d) ruim e) péssimo

15. os automóveis:

- a) ótimo b) bom c) regular d) ruim e) péssimo

16. o transporte público:

- a) ótimo b) bom c) regular d) ruim e) péssimo

17. Na sua opinião quais elementos poderiam melhorar o transito e faltam no espaço da avenida?

- a) lombadas b) faixas de pedestres c) radar de velocidade
d) semáforos e) não falta nada f) outro _____

18. Na sua opinião, se uma das faixas destinadas aos veículos fosse ocupada para melhorar as calçadas e implantar espaços para os ciclistas os resultados iriam:

- a) prejudicar a qualidade do espaço b) melhorar a qualidade do espaço

19. Qual sua opinião sobre a iluminação no espaço da avenida?

a) ótimo b) bom c)regular d) ruim e)péssimo

20. Qual sua opinião sobre a arborização no espaço da avenida?

a) ótimo b) bom c)regular d) ruim e)péssimo

21. Qual sua opinião sobre a acessibilidade no espaço da avenida?

a) ótimo b) bom c)regular d) ruim e)péssimo

22. Os pontos de ônibus são bem localizados na avenida? sim não

23. Na sua opinião deveriam ter mais passagens de pedestres nos canteiros? sim
não

24. Você tem alguma sugestão de melhoria para esta área?

APÊNDICE B – Termo de consentimento livre e esclarecido



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
Câmpus de Bauru



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

NOME DO PARTICIPANTE: _____

DATA DE NASCIMENTO: __/__/__. IDADE: ____

DOCUMENTO DE IDENTIDADE: TIPO: _____ Nº _____ GÊNERO: M () F ()

ENDEREÇO: _____

BAIRRO: _____ CIDADE: _____ ESTADO: _____

CEP: _____ FONE: _____.

Eu,

_____, declaro,

para os devidos fins ter sido informado verbalmente e por escrito, de forma suficiente a respeito da pesquisa: **A RUA** – Percepção na Paisagem Urbana. Que tem por objetivo analisar a atratividade presente na paisagem contemporânea da Avenida Nações Unidas de Bauru.

Sua participação nesta pesquisa consistirá em responder questões a serem realizadas de acordo com o seu conhecimento técnico e experiências como usuário, da área em questão e também das novas formas de mobilidade urbana, como o bicicleta. Essa conversa será realizada por telefone e não será gravada.

Sr(a) não terá nenhum custo ou quaisquer compensações financeiras.

Sr(a) receberá uma cópia deste termo onde consta o contato/e-mail do pesquisador responsável, e demais membros da equipe, podendo tirar as suas dúvidas sobre o projeto e sua participação, agora ou a qualquer momento.

O projeto de pesquisa será conduzido por **Maria Clara Ortega Pichinin**, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, orientado pelo Prof(a). Dra. Norma Regina Truppel Constantino, pertencente ao quadro docente da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação/UNESP/Bauru. Estou ciente de que este material será utilizado para apresentação de: Dissertação de Mestrado observando os princípios éticos da pesquisa científica e seguindo procedimentos de sigilo e discrição. Fui esclarecido sobre os propósitos da pesquisa, os procedimentos que serão utilizados e riscos e a garantia do anonimato e de esclarecimentos constantes, além de ter o meu direito assegurado de interromper a minha participação no momento que achar necessário.

Bauru, _____ de _____ de _____.

Assinatura do participante

Assinatura: _____

Orientadora/RG: 964478-4

Prof. (ª) Dra. Norma Regina Truppel Constantino

Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação
Seção Técnica Acadêmica
Av. Eng. Luiz Edmundo Carrijo Coube, 14-01 - Vargem Limpa - Bauru/SP
Fone: 14 3103-6055 - e-mail sta@faac.unesp.br - site www.faac.unesp.br



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Câmpus de Bauru



Endereço: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" – Campus de Bauru. Av. Luiz Edmundo Carrijo Coube, 14-01 – Vargem Limpa – Bauru/SP

Tel: 3101-6059

E-mail: norma.rt.constantino@unesp.br

Assinatura: _____

Pesquisador Responsável/RG: 46.251.495-X

Nome: Maria Clara Ortega Pichinin

Endereço: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" – Campus de Bauru. Av. Luiz Edmundo Carrijo Coube, 14-01 – Vargem Limpa – Bauru/SP

Tel: (14) 9 8200 9707

E-mail: mariaclara_ortega@hotmail.com



Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação
Seção Técnica Acadêmica
Av. Eng. Luiz Edmundo Carrijo Coube, 14-01 - Vargem Limpa - Bauru/SP
Fone: 14 3103-6055 - e-mail sta@faac.unesp.br - site www.faac.unesp.br