

## RESSALVA

Atendendo solicitação do(a) autor(a) o texto completo desta Dissertação será disponibilizado somente a partir de 11/04/2020.



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<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. 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<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. 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.

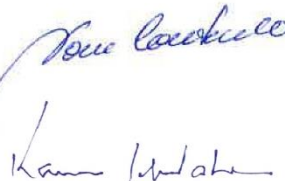
**ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado de MARIA CLARA ORTEGA PICHININ HOPPE, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.**

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.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup>. Marta Enokibara e Dr.<sup>a</sup>. 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
<b>Figura 26:Localização dos elementos de mobilidade.</b> .....	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

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>METODOLOGIA</b> .....	19
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>PAISAGEM E ATRATIVIDADE DAS RUAS</b> .....	24
1.1 Paisagem.....	24
1.2 Atratividade.....	30
<b>CAPÍTULO 2</b>	
<b>PAISAGEM E ATRATIVIDADE: AVENIDA NAÇÕES UNIDAS - BAURU</b> .....	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
<b>CAPÍTULO 3</b>	
<b>PAISAGEM COMO PROJETO: USO E ATRATIVIDADE NA AVENIDA NAÇÕES UNIDAS</b> .....	83
3.1. Critérios de atratividade presentes na paisagem da Avenida Nações Unidas .....	99
3.2. Percepção da paisagem pelos usuários.....	112
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	141
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	144
<b>APÊNDICES</b> .....	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 questionários<sup>1</sup> foram aplicados por meio virtual e também pessoalmente, em um total de 270 pessoas<sup>2</sup>, número estabelecido através do cálculo de amostragem de 100% da população<sup>3</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Questionário da Avenida Nações Unidas - Apêndice A

<sup>2</sup> 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](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)).

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

**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.

## 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: 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.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: 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. 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