REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA CENTRAL DE BAURU-SP

TALITA BARBOSA BIANCHI

Universidade Estadual Paulista Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design

REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ÁREA CENTRAL DE BAURU-SP

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo, da Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, como requisito final para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Campus de Bauru.

Candidata: Talita Barbosa Bianchi
Orientadora: Profa . Dra. Silvana Aparecida Alves

Bauru, 2024

B577r

Bianchi, Talita Barbosa
Requalificação Urbana da Área Central de Bauru-SP / Talita Barbosa Bianchi. -- Bauru, 2024
158 f. : il., tabs., fotos, mapas

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design, Bauru
Orientadora: Silvana Aparecida Alves

1. Cidade inteligente. 2. Cidade sustentável. 3. Requalificação Urbana. 4. Urbanidade. 5. Bauru-SP. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Dados fornecidos pelo autor(a).

Agradecimentos

Agradeço aos meus pais Heliane e Valdir, por tornarem tudo isso possível, por serem os maiores incentivadores da minha trajetória, pelo cuidado. Vocês são meu maior exemplo. Agradeço aos meus irmãos: Simone, Danilo e Daniel, por serem a minha base e minha inspiração.
Dedico esse trabalho aos meus avós: Tereza, Maria e Virgulino, que deixaram seu legado e me ensinaram tanto. Vocês estarão para sempre no meu coração. Dedico também esse trabalho à minha tia Vanda e Fidel, que partiram, mas que deixaram na minha memória um acervo de histórias, risadas e foram um exemplo de fé para mim.
Agradeço ao Léo, meu companheiro de todas as horas, que tanto me ajudou nesse processo da graduação, me apoiando em todos os momentos e sendo a minha alegria nos momentos de dificuldades.
Agradeço aos colegas da CAIXA, engenheiros, arquitetos e todos os profissionais que trabalham ao meu lado durante esses meses de estágio. Gratidão eterna por todo o aprendizado que me proporcionaram!
Agradeço a todos os professores do ensino fundamental, médio e da graduação, aos que me incentivaram a ir atrás dos meus sonhos e por toda a ajuda no meu processo de aprendizado. Agradeço sobretudo à minha orientadora, professora Silvana, por ter me ensinado tanto, parte da arquiteta que desejo ser, devo aos seus ensinamentos.
Agradeço a todos os meus amigos que conheci em Bauru, por tornarem a minha graduação muito mais leve e me trazerem tantas alegrias. Sobretudo aos amigos que fiz na UNESP: Júlio, Breno, Júlia, Yasmin, Tainá, Bruna e Sofia.
Agradeço à Bruna Neves, companheira de profissão e de conversas e que tanto contribuiu para a revisão final do meu texto. Agradeço à Luiza Ferrari, colega de turma, por disponibilizar parte de seu maravilhoso trabalho em modelagem 3D do centro de Bauru, que serviu como cenário para as propostas apresentadas. Meus agradecimentos aos membros do CODEPAC, que participaram da entrevista. Suas respostas foram de grande contribuição para o meu trabalho.
Agradeço à cidade de Bauru, por ter me acolhido e por ter me proporcionado tantos momentos enriquecedores. Agradeço às pessoas, que vi por alguns minutos nos pontos de ônibus e nas conversas cotidianas me fizeram despertar o interesse e a paixão pelo urbanismo.
Sobretudo, agradeço a Deus, pois sem Ele, nada disso seria possível.

"Além de sua sustentabilidade e de sua inteligência, a arquitetura deve ser uma fábrica de emoções."

Renzo Piano

Resumo

O crescimento das cidades ao longo dos séculos ocorreu de maneira intensiva e muitas vezes sem o planejamento adequado. Bairros que antes eram movimentados, se tornaram vazios. A valorização do uso do automóvel e a desvalorização dos espaços públicos fez com que a cidade se tornasse menos agradável aos olhos dos pedestres e mais difícil de se transpor a pé. Sendo assim, movimentos e conceitos acerca de soluções para as cidades vêm crescendo no meio acadêmico e nas políticas públicas. O conceito de cidades inteligentes e sustentáveis origina-se da necessidade de resolução dos problemas das cidades, por meio de práticas que tragam melhorias no espaço urbano, no dia a dia, para o bem-estar da população, utilizando-se dos recursos existentes e das tecnologias atuais.

O presente trabalho, por intermédio da análise bibliográfica, pesquisa documental e pesquisa de campo (por meio de entrevistas e análise do contexto), busca trazer propostas projetuais para a requalificação da paisagem urbana da região central do município de Bauru-SP. Com a proposição de práticas inteligentes e sustentáveis, com o objetivo de transformação do ambiente urbano.

Com os resultados, percebeu-se que a região escolhida é dotada de vazios urbanos, espaços públicos inseguros e carente da dinamicidade de usos, sobretudo no período do noturno. Nas diretrizes, novas proposições são apresentadas, relacionadas ao uso do solo, conexões urbanas, espaços caminháveis, acessíveis e agradáveis ao pedestre, bem como a criação de símbolos, referências urbanas que possam promover a identidade e a valorização dos edifícios históricos e espaços públicos existentes.

Palavras-chave: Cidade inteligente; Cidade sustentável; Requalificação Urbana; Urbanidade; Bauru-SP.

Lista de abreviaturas e siglas

ABL - Academia Bauruense de Letras
ATB - Associação de Teatro de Bauru e Região
CHIS – cidade humana, inteligente e sustentável
CODEPAC - Conselho municipal de Defesa do Patrimônio Cultural
CPEU/USP
DSMP - Plano Diretor de Paisagem Urbana do Centro
EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança
Fafil - Faculdade de Filosofia Ciências e Letras do Sagrado Coração
FID - Fundo Estadual de Defesa dos Interesses Difusos
HIS - Habitação de Interesse Social
INSS - Instituto Nacional do Seguro Social
IoT - Internet das Coisas
IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano
ITE - Instituição Toledo de Ensino
LED – Light Emiting Diode
NOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
ObservaPOA - Observatório da Cidade de Porto Alegre
ONU - Organização das Nações Unidas (ONU)
SECTUR - Secretaria de Turismo e Cultura do Município
Seplan - Secretaria de Planejamento
TI - tecnologias da informação
TIC - tecnologias de informação e comunicação
TICs - Tecnologias da informação e comunicação
USP - Universidade de São Paulo
ZCE - Zona Centro Expandido
ZEIS - Zona Especial de Interesse Social

Sumário

1 - Introdução..... 14

1.1 - Objetivo..... 18

2 - Revisão da Literatura..... 20

2.1 - Cidade Inteligente..... 22
2.1.1 - Cidades inteligentes no Brasil..... 30
2.2- Urbanismo Sustentável..... 38
2.3 – Paisagem Urbana..... 42
2.4 - Cidade Contemporânea..... 47

3 - Metodologia..... 54

4 - O município de Bauru-SP..... 62

4.1 – Igreja Matriz e Praça Rui Barbosa..... 76
4.2 – Lazer, eventos cívicos e vida pública urbana..... 79
4.3 – Legislação e propostas de projeto para a região central de Bauru..... 85
4.4 - Patrimônio arquitetônico da cidade de Bauru..... 94

5 - Análise da paisagem do centro de Bauru-SP..... 104

5.1 – Percepção da paisagem urbana baseada no olhar de quem utiliza o espaço..... 125

6 - Referências Projetuais..... 133

6.1- Barcelona Smart City..... 134
6.2- Requalificação da Rua 14 de julho, Campo Grande-MS..... 137
6.3- Greer Station, Carolina do Sul, Estados Unidos..... 140

7 - Projeto de requalificação para a área central..... 144

7.1- Usos do Solo..... 148
7.2- Conexões Urbanas e Ruas Caminháveis..... 161
7.2.2- Avenida Nuno de Assis..... 169
7.2.3- Avenida Rodrigues Alves..... 189
7.2.4- Avenida Rodrigues Alves (praça)..... 203
7.2.5- Terminal de Ônibus..... 209
7.2.6- Praça Machado de Mello..... 215
7.2.7- Rua Primeiro de Agosto..... 231
7.2.8- Rua Primeiro de Agosto (praça)..... 247
7.2.9- Largo da Feira do Rolo..... 257
7.3- Discussões..... 269

8 - Considerações finais..... 274

Referências..... 278

Apêndice 1 - Roteiro de entrevista aplicada aos moradores, comerciantes e usuários da região central do município de Bauru-SP..... 295

Apêndice 2 - Entrevista aplicada aos membros do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru..... 303

1- INTRODUÇÃO

As cidades se transformam e com essas transformações surgem novas necessidades. As cidades do século XXI trouxeram consigo novos desafios causados pelo crescimento não planejado das cidades e suas novas demandas econômicas e sociais. Sendo assim, para solucionar os problemas das cidades e impulsionar seu desenvolvimento, governos e gestores públicos estão buscando adotar a noção de inteligência para nomear suas políticas e projetos que buscam desenvolvimento sustentável, crescimento econômico e melhor qualidade de vida para seus cidadãos (BALLAS, 2013).

O conceito de cidades inteligentes perpassa por vários fatores e tem sido desenvolvido ao longo de muitos anos por vários teóricos. Os estudos acerca do crescimento inteligente das cidades foram bastante utilizados na década de 1990 (Novo Urbanismo), devido ao agravamento dos problemas urbanos (EGER, 2009).

Não há um modelo único de cidade inteligente, nem uma definição universal (O'GRADY E O'HARE, 2012). Alves et al. (2019) afirmam que o termo "smart" aborda duas grandes áreas: a da cidade técnica com a utilização de novas tecnologias para facilitar a gestão (como IoT, big data, governança algorítmica etc.) e, por outro, a ideia de cidade inclusiva, com a participação cidadã nas decisões.

Dentro dessas novas reflexões acerca do conceito de cidades inteligentes, a associação do termo à palavra "sustentabilidade" vem crescendo cada vez mais, sobretudo nos últimos anos. Em diversas bibliografias, a sustentabilidade é sugerida como uma das dimensões de uma cidade inteligente. Por exemplo, Lombardi et al. (2012) ao elencar seis componentes de uma cidade inteligente, trazem ao aspecto inteligência ambiental o termo eficiência e sustentabilidade.

A transformação em uma cidade inteligente perpassa o avanço para atingir o desenvolvimento urbano sustentável e, sendo assim, precisa apoiar-se em metas precisas e que priorizem a redução da desigualdade socioeconômica e nos aspectos da sustentabilidade, sendo estes, grandes desafios a serem enfrentados pelos gestores públicos.

Ao longo deste trabalho, são apresentados os conceitos acerca do que são as cidades inteligentes. Mediante a análise da literatura, busca-se trazer os conceitos mais difundidos, bem como as práticas, sobretudo nas cidades brasileiras. Trazendo um aparato geral e teórico do que possa ser uma smart city e os meios pelos quais os gestores das cidades podem materializar tal conceito.

Busca-se trazer aspectos do urbanismo sustentável e práticas de projeto democráticas e mais humanas, com enfoque não só na constituição física e estética dos espaços públicos, mas também na esfera social e simbólica, considerando o olhar dos usuários como base primordial a qualquer intervenção.

A partir de estudos teóricos e projetuais, explora-se novas visões acerca das práticas de cidades inteligentes aplicadas a contextos urbanos brasileiros. Este trabalho traz como objeto de estudo e prática de projeto, a região central da cidade de Bauru-SP, cidade de médio porte, de grande importância regional. Assim como muitas cidades brasileiras, a região central de Bauru sofreu inúmeras mudanças ao longo dos anos. Sendo que atualmente é uma região que possui vazios urbanos, sendo uma parte composta por edificações em estado de degradação. Os espaços vazios geram insegurança, contudo são locais que possuem em sua história marcas de um período próspero e que até os dias de hoje evocam as lembranças de muitos moradores.

Os vazios urbanos estão distribuídos pela região central da cidade, intercalados com o comércio e a feira de rua, que ocorre uma vez por semana, sempre aos domingos. Tanto o comércio quanto a feira atraem frequentadores ao longo do dia, enquanto à noite ocorre o seu esvaziamento, indicando que o uso da região central é dependente do horário de funcionamento do comércio. A **Figura 1** mostra a região central de Bauru, delimita a área escolhida para realizar a pesquisa, mapeia os vazios urbanos, bem como os lotes sem uso e subutilizados.

Figura 1 – Mapa de vazios urbanos e lotes subutilizados na região central de Bauru (SP).

Fonte: Elaboração própria (baseado no mapa de FRASCARELI & MORAIS, 2021).

O aparato teórico aliado ao projetual traz sugestões aos futuros gestores de práticas projetuais para o local. Bem como pode se tornar um modelo de análise e aplicação de melhorias em outras cidades. Contudo, o contexto de cada cidade, bairro ou rua deve ser analisado antes de ser realizada qualquer intervenção.

Como afirma Heemann (2015, p. 278), “talvez essa seja a razão pela qual vemos tantos espaços públicos subutilizados ou abandonados nas nossas cidades: eles foram criados sem a opinião e a participação da comunidade”.

1.1 - Objetivo

O presente trabalho traz a análise bibliográfica dos conceitos de cidades inteligentes e sustentáveis. Aliado ao estudo da história da cidade de Bauru-SP e de suas dimensões físicas e simbólicas, busca-se reconhecer o potencial da região central, mediante o olhar dos usuários, suas memórias e a forma como utilizam e reconhecem o espaço.

O objetivo consiste em elaborar propostas projetuais para a requalificação da paisagem urbana da área central de Bauru, por meio de práticas inteligentes e sustentáveis. Este trabalho visa a constituição de um espaço público que seja plenamente usufruído pela população por meio da proposta de reformulação do ambiente urbano, de modo a favorecer as condições de uso e apropriação do mesmo com conforto e segurança, bem como dar destinação para os vazios urbanos detectados na fase de levantamento.

2 – REVISÃO DA LITERATURA

O modelo de cidades inteligentes visa, além da tecnologia, priorizar os aspectos humanos, sobretudo saúde e bem-estar; e busca trazer soluções para o cotidiano com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população. As propostas e estudos perpassam por visões focadas na tecnologia, na sustentabilidade, na economia e no bem-estar dos cidadãos. Neste trabalho são expostos conceitos de diferentes autores que abordaram a temática ao longo dos anos, possibilitando melhor compreensão desse conceito que tem sido tão mencionado pelas prefeituras e empresas no Brasil e no mundo.

O conceito de cidades sustentáveis engloba medidas que causem pouco ou nenhum impacto no meio ambiente aliado ao crescimento econômico, tendo como foco soluções que beneficiem as pessoas e a natureza como um todo. Apresenta parâmetros e metas com o propósito de encontrar maneiras de solucionar os graves problemas que atingem as cidades contemporâneas.

2.1 - Cidade Inteligente

O termo “smart city'' (cidade inteligente) surgiu inicialmente nos Estados Unidos, no final do século XX. Criado por duas corporações, IBM e CISCO, que buscavam, por meio do uso de TICs (Tecnologias da informação e comunicação), propor a inserção de equipamentos digitais nas cidades como meio de corrigir seus diversos problemas. Segundo essas empresas, para uma cidade ser inteligente, ela deve utilizar das tecnologias disponíveis para aumentar sua eficiência, reduzir os custos e melhorar a qualidade de vida, otimizando o uso dos recursos limitados (MENDES, 2020, p. 7 e 8).

O aparecimento da discussão acerca das cidades inteligentes, segundo Cunha (2016, p. 19), ocorre após acontecimentos que foram responsáveis por trazer inúmeras transformações às cidades, sendo eles: o movimento de urbanização, visto como uma das características da globalização, que vem se manifestando desde o início do século XXI; e o segundo acontecimento, caracterizado pela revolução digital, com o desenvolvimento das tecnologias que resultou em maior conexão, tanto entre pessoas como entre máquinas, que transformou o modo de funcionamento do sistema produtivo e da sociedade, refletindo assim na estrutura urbana, na política, no convívio social e na forma de pensar dos cidadãos.

Devido ao aumento da população e o histórico de construção e planejamento das cidades, nas últimas décadas existiram uma variedade de problemas que abarcaram as áreas técnicas, sociais, econômicas e organizacionais urbanas, tais como: o gerenciamento de resíduos, a escassez de recursos, congestionamento de tráfego, poluição, aumento da desigualdade social, entre outras questões que acabam comprometendo a sustentabilidade econômica, social e ambiental das cidades (Neirotti et al., 2014).

Segundo a ONU (UN, 2008), desde o ano de 2008 mais de 50% da população mundial vive nas cidades (2008), sendo que, no Brasil, 85% da população vive em áreas urbanas e os maiores municípios, onde se concentram mais de 10% da população brasileira, são: São Paulo (11,4 milhões de habitantes), seguido pelo Rio de Janeiro (6,2 milhões), Brasília (2,8 milhões), Fortaleza (2,4 milhões) e Salvador (2,4 milhões) (IBGE, 2022). Muitas das cidades de grande e médio porte brasileiras possuem o crescimento caracterizado como disperso, gerando segregação (FARIAS, 2014), devido à tendência de ocupação de áreas afastadas da região central, sejam pelos conjuntos habitacionais ou pelos condomínios fechados.

Consequentemente, podem-se destacar problemas comuns a várias cidades como o trânsito, poluição, alagamentos, ocupação inadequada de encostas e margens de rios, falta de áreas verdes e de lazer, desvalorização e abandono de locais históricos valiosos, entre outros (FARIAS, 2014; MENDONÇA, et al., 2019).

O termo smart cities sofreu algumas alterações ao longo dos anos. Em algumas bibliografias é possível ver o termo intelligent cities sendo utilizado para se referir às cidades inteligentes, sobretudo antes de 2010. Segundo Deakin, et al. (2011, p. 137), houve a transição das intelligent cities para smart cities; o autor utiliza o termo intelligent, para se referir à lógica cibernética, onde há o pensamento metódico nas decisões urbanas, ao contrário do termo smart que se refere à realização nas cidades de planos diretores, projetos e, portanto, se referindo às decisões práticas. Além disso, de acordo com Komninos et al. (2013), ocorre que nas cidades inteligentes (intelligent cities) há a utilização das tecnologias da informação para serem facilitados a vida e o trabalho. O termo intelligent, portanto, estaria relacionado à tecnologia e à inovação, sem a inclusão do fator "pessoas", esse sim presente no conceito de uma cidade inteligente.

São diversas as definições conceituais de cidades inteligentes. Há divergências em torno do tema que pode ser causada devido à grande quantidade de definições na literatura acadêmica e não acadêmica, que trazem, portanto, variações nas linhas de pensamento (Francisco Jr et al., 2021, p. 16).

Por exemplo, percebe-se muitas vezes a preocupação das cidades em adotar o termo "inteligente" como uma medida de marketing político, como um conceito, em vez de prática urbana durante o período de gestão (JÚNIOR, et al., p. 16, 2021).

As definições de cidades inteligentes se alteraram ao longo dos anos, além de variar de acordo com o teórico e sua área de estudo. Conforme medidas foram sendo implementadas nas cidades, a sua conceituação passou a incluir ou a deixar de incluir determinados aspectos. Seus conceitos abrangem visões diversas que podem ou não se interligar. Conforme a revisão da literatura, foram identificadas as seguintes temáticas:

- **Visão empresarial**

Para Tironi e Sánchez-Criado (2015) o desenvolvimento de projetos de cidades inteligentes consiste em estudos-piloto, onde grandes empresas testam protótipos tecnológicos e de serviços, realizando diferentes formas de "laboratórios urbanos".

Existem diversas críticas quanto à visão unicamente empresarial de uma cidade inteligente. Noy e Givoni (2018, p. 13) afirmam que se deve:

> **[...] exigir que os atores empresariais das cidades inteligentes se preocupem principalmente com os objetivos comerciais de suas empresas e com a lucratividade. No entanto, torna-se um problema se esses mesmos atores e empresas são os que definem a agenda, impulsionam e determinam em grande parte a política e o planejamento de transporte e são os que lideram a política de transporte público e as instituições de pesquisa" (NOY; GIVONI, 2018, p. 13).**

Já Adam Greenfield (2013) afirma que cidades projetadas por empresas como Songdo (Coreia), Masdar City (Emirados Árabes Unidos) ou PlanIT Valley (Portugal) dificultam o conhecimento sobre o funcionamento orgânico das cidades e representam locais "vazios" em relação à dinâmica natural e complexa dos lugares não planejados e dos usos mistos dos espaços urbanos, que é o caso da maioria das cidades existentes. Paskaleva (2011) afirma que a criação de cidades inteligentes com base em uma visão corporativa pode constituir riscos para a autonomia dos governos bem como para a população.

- **Visão centrada em tecnologia**

Para a ONU (Organização das Nações Unidas):

> **Uma cidade inteligente e sustentável é uma cidade inovadora que aproveita as tecnologias de informação e comunicação (TIC) e outros meios para melhorar a qualidade de vida, a eficiência da operação e os serviços urbanos e a competitividade, respondendo, ao mesmo tempo, às necessidades das gerações presentes e futuras no que diz respeito aos aspectos econômicos, sociais e ambientais" (ONU, 2015, p. 1).**

Neste caso, aponta a tecnologia, mas também cita que ao lado desta, existem outros meios para transformação de uma cidade. Na definição de Leite, há certa associação do conceito aos meios tecnológicos: "[...] pode-se considerar a cidade inteligente como o lugar onde as funções básicas da cidade – estabelecer trocas econômicas, sociais e culturais e gerar liberdade de vida e locomoção – são otimizadas por novas formas de tecnologia da informação e comunicação" (LEITE, 2012, p. 174). Outro autor que traz a tecnologia como algo importante na definição de cidade inteligente é Cunha, que afirma que "uma smart city utiliza a tecnologia para prestar de forma mais eficiente os serviços urbanos, melhorar a qualidade de vida das pessoas e transformar a relação entre entidades locais, empresas e cidadãos proporcionando uma nova forma de viver na cidade" (CUNHA, 2016, p. 28).

Para Washburn et al. (2010), o uso de tecnologias de computação inteligente é essencial para ajudar na resolução e melhoria dos serviços essenciais da infraestrutura de uma cidade - que incluem administração municipal, educação, saúde, segurança pública, imóveis, transporte e serviços públicos - mais inteligentes, conectados e eficientes. Para Marsal-Llacuna et al. (2014), uma cidade inteligente busca melhorar o seu desempenho e funcionamento utilizando dados, informações e tecnologias da informação (TI) para prover serviços mais eficientes aos cidadãos, monitorar e aperfeiçoar a infraestrutura existente, aumentar a colaboração entre diferentes atores econômicos e encorajar modelos de negócios inovadores em ambos os setores público e privado.

Percebe-se também que alguns teóricos trazem a tecnologia de forma associada a outros aspectos, demonstrando que somente ela não é capaz de garantir melhorias a cidade. Para Weiss (2016), por exemplo, uma cidade inteligente é aquela que realiza a implementação de tecnologias da informação e comunicação (TIC) de forma a transformar positivamente os padrões de organização, aprendizagem, gerenciamento da infraestrutura e prestação de serviços públicos, promovendo práticas de gestão urbana mais eficientes em benefício dos atores sociais, resguardando suas vocações históricas e características culturais.

- **Visão centrada nos cidadãos e na qualidade de vida**

Para Eger (2009), cidades inteligentes devem proporcionar o desenvolvimento econômico, a melhora nas taxas de empregabilidade e aumento da qualidade de vida, sendo assim, não são formadas pela implementação e utilização de tecnologia. A oportunidade real está em construir um senso de lugar e, no processo, um sentimento de orgulho cívico.

Para Caragliu et al. (2011), a cidade inteligente investe em capital humano e social e em infraestruturas tradicionais (transportes) e modernas (TIC) alimentando o desenvolvimento econômico sustentável e uma elevada qualidade de vida, com uma gestão inteligente dos recursos naturais, por intermédio da governança participativa. Já para Guan (2012), é uma cidade apta para oferecer um ambiente e meios para uma comunidade ser saudável nas condições desafiadoras que as tendências globais, ambientais, econômicas e sociais possam trazer.

Para Guimarães (2018), uma cidade inteligente é uma cidade que tem o cidadão empoderado como protagonista e beneficiário de suas ações e as tecnologias de informação e comunicação como coadjuvantes, como um meio que possibilita a gestão pública transparente, participativa, responsiva e efetiva. É uma cidade que se renova e inova de maneira integrada, sistêmica e sistemática, na busca do bem comum da sociedade e de suas futuras gerações. Já para o Grupo LabCHIS (2019), uma cidade mais humana, inteligente e sustentável (CHIS) pode ser definida como uma comunidade que promove sistematicamente o bem-estar completo de todos os seus residentes e, proativa e sustentavelmente, é capaz de se transformar num lugar cada vez melhor para as pessoas morarem, trabalharem, estudarem e se divertirem.

Segundo Lemos (2013, p. 48 e 49), cidades inteligentes são formadas por ações sensíveis ao contexto e acrescenta que sociedades e cidades interligadas por redes digitais podem não ter necessariamente uma melhoria da qualidade de vida. Criatividade e esforços políticos vão ser importantes para fazer com que a qualidade de vida seja sempre o aspecto priorizado.

Já para os autores Gomes e Paliologo (2017, p. 21), uma cidade inteligente resulta da combinação entre sociedade, administração pública, tecnologia e planejamento urbano. O processo de tornar a cidade mais inteligente está centrado no indivíduo e não na tecnologia, o cidadão deve ser o principal agente de transformação e é para ele que as transformações urbanas devem ocorrer.

- **Visão focada em conhecimento**

Para Jung (1998, p. 19), para se ter cidades inteligentes é preciso ter uma população bem-educada, que seja capaz de desenvolver, comercializar e fornecer novos produtos e serviços demandados, tanto por outras economias baseadas no conhecimento, como pelo desenvolvimento de mercados que caminham nesta direção. Para Giffinger et al. (2007) é uma cidade com bom desempenho na economia, pessoas, governança, mobilidade, meio ambiente e no viver, construída com uma combinação inteligente de participações e atividades autodeterminadas de cidadãos independentes e conscientes.
Para Komninos (2011), as cidades inteligentes devem proporcionar saberes, inovação e aprendizado, que estão inseridos na capacidade criativa de sua população, nas instituições de produção de conhecimento e sua infraestrutura de comunicação e gestão do conhecimento.
Para Thite (2011), a cidade inteligente deve buscar alimentar uma economia criativa por meio de iniciativas de melhora na qualidade de vida, atraindo trabalhadores do conhecimento para viver e trabalhar em cidades inteligentes. São regiões que podem gerar, reter e atrair os melhores talentos. Já para Winters (2011), pessoas inteligentes produzem e beneficiam o capital social de uma cidade, então uma cidade inteligente fornece meios de educação, capacitação, cultura, artes e negócios com ações sociais, culturais e econômicas.

- **Visão holística e sustentável**

Para Giffinger e Gudrun (2010), a cidade inteligente realiza a visão de futuro em várias vertentes: economia, pessoas, governança, mobilidade, meio ambiente e qualidade de vida e é construída sobre a combinação inteligente de atitudes decisivas, independentes e conscientes dos atores que nela atuam. Segundo Thuzar (2011), as cidades inteligentes precisam de políticas de desenvolvimento urbano sustentável onde todos os habitantes, independente de qual camada social esteja, possam viver bem [...], possuindo alta qualidade de vida; buscam o desenvolvimento econômico sustentável por meio de investimentos em capital humano e social e em infraestrutura de comunicação moderna (transporte e tecnologia de comunicação da informação); e administrar os recursos naturais por meio de políticas participativas.

Para IDA (2012), uma cidade inteligente é uma entidade local - um distrito, cidade, região ou pequeno país - que adota uma abordagem holística para empregar tecnologias de informação com análise em tempo real que incentiva o desenvolvimento econômico sustentável.
Para Barrionuevo et al. (2012), a cidade inteligente utiliza todas as tecnologias e recursos disponíveis de forma inteligente e coordenada para desenvolver centros urbanos integrados, habitáveis e sustentáveis. Já para Selada (2012), uma cidade inteligente compreende dimensões como: governança, energia, mobilidade, arquitetura, saneamento, segurança, saúde e cultura; e com uma análise integrada de dados e informações de fontes diversas que podem colaborar como suporte e antecipação de problemas, visando resoluções rápidas e eficazes, diminuindo impactos negativos nas cidades.
Pode-se afirmar que o modelo de cidades inteligentes, além da tecnologia, prioriza os aspectos humanos, sobretudo saúde e bem-estar. Ademais, busca trazer soluções para o cotidiano com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população. Uma cidade inteligente deve buscar respostas às demandas da população, utilizar da tecnologia para facilitar essas soluções e facilitar o contato entre gestores e cidadãos. “Smart cities dizem respeito a soluções que permitam eficiência do transporte público, um zoneamento urbano eficaz e alta qualidade dos serviços públicos em geral, dentre outros” (LOPES; LEITE, p. 4, 2021).
Vale destacar que Mendes (p. 12, 2020) afirma que existem duas formas de se construírem cidades inteligentes. A primeira, por intermédio da óptica top-down, que busca sobretudo utilizar de recursos tecnológicos para identificar e solucionar problemas da cidade. Neste caso, a cidade é vista como algo inorgânico, sem levar em conta a participação da população e suas demandas.
Já o segundo caso é denominado bottom-up, no qual a cidade passa a ser vista de forma orgânica, onde cada espaço se altera ao longo do tempo e apresentam demandas diferentes. Nesse modelo é também utilizada a tecnologia, mas para reforçar a participação, garantir inovação, o compartilhamento de conhecimentos e a pluralidade de participantes. Para ter sucesso, a liderança é primordial. Isto significa contar com um gestor público que tenha a capacidade de conectar toda a população e que seja assessorado por profissionais com competências e conhecimentos para analisar os problemas urbanos e definir as melhores soluções, preferencialmente ao menor custo.

A cidade, nesse caso, pode ser vista também como uma grande produtora e geradora do conhecimento, espaço em que podem ser aplicados os estudos e realizados incentivos para o desenvolvimento, a chamada “cidade do conhecimento”, cidade que valoriza e incentiva os saberes (Yigitcanlar et al, 2008).

Uma questão de extrema importância para os gestores que desejam fazer com que uma cidade seja inteligente, é a avaliação das condições específicas de cada cidade e o país em que está inserida. Pode-se até dizer que a inteligência de uma cidade irá se dar à medida que suas decisões forem de acordo com as necessidades dos usuários, os cidadãos (ALBINO et. al, 2015), sendo assim, as diferenças vão ser primordiais para a análise e tomada de decisões que ocorrerão conforme as necessidades de cada local (NETO, 2018, p. 31).

As mudanças sofridas pelas cidades estão cada vez mais em desacordo com a resposta do Estado e de suas regulamentações (CORTESE et al., 2017, p. 17). Busca-se de maneira mais intensiva soluções rápidas e de remediação de problemas do que formas de resolução, mitigação e prevenção. As cidades precisam repensar seus modelos de desenvolvimento. Ao invés de darem continuidade ao modelo do século XX, podem usar de soluções estratégicas para dar impulso aos modelos de cidades do futuro, mais inteligentes e sustentáveis (LEITE, 2012, p. 40).

Outro conceito relacionado à óptica de implantação das cidades inteligentes é o de smart informal city (cidade inteligente informal), cujas ações seriam uma espécie de micropráticas de urbanismo “espontâneo”, feita com grande participação dos usuários atrelado ao uso de tecnologias acessíveis, onde seriam produzidos espaços coletivos. Ações denominadas como placemaking estão relacionadas a esse conceito. Nas metrópoles, essa aplicação pode aproveitar dos vazios urbanos, pequenos espaços, ou espaços públicos sem uso, que podem se tornar espaços úteis e de lazer para toda a comunidade (LEITE, 2012, p. 175), gerando assim a reconstrução dos espaços e devido à participação ativa da população, gera o sentido de pertencimento. É essa nova visão, voltada para o cidadão, que vem sendo tratada nos últimos anos como necessária às cidades: um modelo de cidades inteligentes visando além da tecnologia, priorizar os aspectos humanos, sobretudo saúde e bem-estar, busca trazer soluções para o cotidiano com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população.

2.1.1 - Cidades Inteligentes no Brasil

São diversos os municípios que se destacaram nas análises dos pesquisadores devido às suas ações em busca de se tornarem mais inteligentes. Algumas cidades brasileiras receberam premiações, certificações de cidades inteligentes, outras se destacaram por ocupar posições significativas em rankings mundiais (CUNHA, 2016; GUIMARÃES, 2018). Embora esses prêmios demonstrem certo sucesso das ações realizadas nas cidades e seu nível de inteligência, por não considerarem o contexto de cada localidade, sua formação histórica, as diversidades territoriais e sociais, devem ser consideradas as limitações em relação às metodologias utilizadas para hierarquizar as prioridades e, principalmente, ter uma visão crítica em relação às divulgações para não confundir com resultados utilizados para fins mercadológicos e de autopromoção das cidades (GUIMARÃES, 2018).

Neste item do capítulo 2, são apresentadas as cidades brasileiras que buscaram atingir algumas das metas consideradas importantes para a classificação de cidade inteligente. Começando pelo município de Belo Horizonte-MG que, por exemplo, apresentou ações em comum à maioria das cidades mencionadas nos artigos: medidas relacionadas à digitalização dos serviços e informações, videomonitoramento e instalação de lâmpadas LED (Light-Emiting Diode). Ribeiro (2019) afirma que a capacidade de articulação do município em relação à parcerias com a União e Estado, é baixa, e ainda possui atrasos na aplicação de alguns instrumentos que seriam benéficos para uma cidade de grande porte, tudo isso devido à falta de atualização na legislação, como por exemplo para a aplicação do IPTU progressivo no tempo.

As ações estabelecidas em Recife-PE estiveram relacionadas à mobilidade urbana, sustentabilidade, inclusão social e digital e de desenvolvimento sustentável (QUEIROZ et al., 2021, p. 12). Alguns programas como o Mais Vida nos Morros merecem destaque pois vêm promovendo a sensibilização ambiental, o engajamento dos gestores públicos com os cidadãos e a possibilidade de promoção e melhoria das condições de vida das pessoas por meio de reformas e da construção de edificações (ODA, 2021, p. 15). Apesar de possuir diversas práticas, não pode ser considerada uma cidade inteligente, segundo Domingos (2021), mas pode-se considerar que está a caminho de se tornar uma.

Isso ocorre devido ao caráter dos projetos (formato de protótipo), pois são aplicados em pequenos locais e nunca se expandem, muitas vezes por conta da falta de recursos financeiros por parte da prefeitura. Além disso, possui empecilhos como a comunicação entre iniciativas públicas e privadas, que geram e aplicam as soluções (DOMINGOS, 2021, p. 58). Outro embate é a falta de conhecimento público das práticas, já que não abrangem as diversas classes de moradores da cidade. Isso impede que a sociedade contribua diretamente para os planejamentos e tomadas de decisão (NOGUEIRA, 2023, p. 5862).

No município de Santa Rosa-RS, as ações também atuam de forma isolada e sofrem com a interrupção devido à troca de governo e divergência de interesses (CAPPELLARI et al., 2019). Já São Borja-RS traz algumas ações pontuais em relação à disponibilização online dos serviços públicos e à instalação de wifi em alguns lugares, porém, sem dispor de grandes sistemas tecnológicos. Segundo Meireles (2017), é necessário garantir mais espaços de participação popular, fomentar a criatividade de seus cidadãos e mais transparência no processo de governança.

Em Aracaju-SE, as ações são focadas sobretudo na tecnologia, são pontuais e, segundo Alves (2021), elas acabam ampliando assimetrias sociais, revelando uma visão de gestão baseada na perspectiva instrumentalista do uso das tecnologias. O município de Vitória-ES, segundo Rampazzo (2020), também não é em sua totalidade uma cidade inteligente, mesmo tendo realizado ações que se destacam em relação às outras cidades (como a criação do parque tecnológico, o aplicativo de estacionamento rotativo etc.), a participação dos cidadãos, que é de extrema importância para uma cidade ser inteligente, não é revelada dentro desse contexto. O que se apresenta é um marketing por parte da prefeitura, já que seus projetos não contemplam a todos os moradores.

No município de Porto Alegre-RS as ações foram sistematicamente voltadas para a implementação das TICs nas atividades de gerenciamento dos serviços e das infraestruturas públicas. Porém, devem ser consideradas as restrições de caráter socioeconômico (WEISS, 2015) que podem afetar a distribuição desses benefícios, já que não são todas as classes sociais que detém da tecnologia. O diferencial na cidade foi o uso do sistema de georreferenciamento para guiar os estudos do ObservaPOA (Observatório da Cidade de Porto Alegre), Plano Diretor de Drenagem, Plano Cicloviário, Projeto Integrado Entrada da Cidade, Zoneamento Ambiental, entre outros planos realizados para estabelecerem melhorias na cidade. A parceria com as Universidades também merece destaque como ponto positivo na cidade.

Em Pato Branco-PR, a administração municipal investiu em políticas públicas com características inovadoras e sustentáveis, porém, as ações com características de mobilidade urbana inteligente ainda se encontram bastante embrionárias (BACHENDORF, 2018). Curitiba-PR é uma das cidades mais reconhecidas no Brasil devido às ações de mobilidade e sustentabilidade que vêm desde algumas décadas sendo estabelecidas. São inúmeras ações que, de forma integrada, garantem a participação de inúmeros setores da cidade, que envolvem desde as secretarias municipais até as universidades, startups, os movimentos culturais e criativos (GUIMARÃES, 2019). Merece destaque também a criação da plataforma de participação cidadã que contempla uma das características primordiais de uma cidade inteligente.

Em São Paulo-SP, as iniciativas de cidade inteligente acabam recebendo influência dos modos tradicionais de governança urbana que irão se repetir nas cidades estudadas. Para Przeybilovicz (2019, p. 148), não basta a implantação de uma tecnologia da informação para a cidade ser considerada inteligente, há uma complexidade maior, que envolve o contexto local, a forma de interação governo-atores e a forma como esses atores usam e se apropriam da tecnologia. Embora a cidade tenha destaque nos rankings, sabe-se que os indicadores em que a cidade se destaca são em relação a aspectos corporativos-tecnológicos e não à estrutura básica urbana necessária para o atendimento da função social (SILVA, 2022, p. 111). Além disso, a coleta de dados evidenciou que o viés corporativo da cidade inteligente prevalece sobre o social, dando ênfase a investimentos tecnológicos em setores nos quais os grupos populacionais marginalizados não possuem acesso (SILVA, 2022, p. 114).

No Rio de Janeiro-RJ, toda a construção narrativa da cidade como Cidade Inteligente gira em torno do Centro de Operações Rio (FREITAS, 2018, p. 170). Percebe-se que se configura como uma estratégia de marketing urbano e, desta forma, teria como principal objetivo atrair investimentos estrangeiros (FREITAS, 2018, p. 178).

Natal-RN ainda está dando os primeiros passos rumo à inteligência. É preciso ainda buscar a comunidade, os centros de formação e a integração entre os setores governamentais para constituir um ambiente colaborativo, com auxílio das TICs para a gestão (FILHO et al., 2019, p. 120).

Laguna-CE merece destaque por ser a primeira cidade inteligente a ser projetada do zero no Brasil, tendo como característica mais evidente a busca pelo ganho de eficiência; porém, percebe-se que o conceito de Cidade Inteligente ente utilizado pela empresa se aproxima de um marketing empresarial (ABRÃO, 2020), já que a cidade foi pensada com intuito mercadológico e sua divulgação consiste em apresentar seus benefícios para atrair determinado público.

Quadro 1 – Exemplos de iniciativas de cidades inteligentes em cidades brasileiras.

AUTOR/ANO	CIDADE	AÇÕES REALIZADAS
ODA, 2021	**Recife-CE**	• pintura, recuperação de áreas degradadas, criação de áreas de convivência. • revitalização de encostas, reforma de praças públicas, pavimentação, drenagem • iluminação em LED; campanhas de mobilização digital; • melhora na comunicação com a sociedade e o enfrentamento de questões urgentes como os riscos de deslizamentos das encostas com o uso de tecnologia local; • oferta e orientações de alimentação saudável e construção de hortas.
SANTOS, 2022	**Curitiba-PR**	• investimentos em infraestrutura viária para acessibilidade, novos modais e tecnologia de informação para monitoramento do trânsito; • Programa Viva Curitiba Tecnológica, que envolve ações e práticas de inovação; • ações sustentáveis de uso e ocupação do solo, conforme legislação ambiental • programa Curitiba Mais Verde; • programa Curitiba Criativa onde existem ações de uma economia verde e criativa, incentivando o empreendedorismo local.
CAPPELLARI, 2019	**Santa Rosa-RS**	• implantação do Sistema de Georreferenciamento; • disponibilização de wi-fi em pontos públicos na cidade; • construção do Parque Tapeporã ·programa “Viva na Escola”; • Saúde: prontuário eletrônico, bem como melhoria no portal transparência que permite ao usuário do SUS acompanhamento da espera; • transporte coletivo urbano, com ônibus que oferecem acessibilidade (100% acessíveis), bilhetagem eletrônica, sistema de ouvidoria on-line.
BACHENDORF, 2018	**Pato Branco-PR**	• prontuário eletrônico; • programa Wi-fácil: internet livre em vários locais públicos; • modernização do sistema de Coleta de Lixo e limpeza urbana; • a criação do Parque Tecnológico; • criação do Parque Ambiental Vitório Piassa; criação do Largo da Liberdade; • Complexo Poliesportivo Municipal; • Inventum: uma feira de Ciência, Tecnologia e Inovação; • efetivação do novo sistema de transporte público coletivo mais eficiente.
VOLPATO, *et al.* 2019	**Itajaí-SC**	• Planejamento Estratégico do Município de Itajaí, o PEMI 2040: ações estratégicas, alinhadas aos ODS; construção do Centro Municipal de Educação Especial (CEMESPI) • Construção de 480 Unidades Habitacionais (Loteamento São Francisco de Assis); • aquisição e legalização do terreno do Centro Integrado de Saúde; • construção do Centro de Artes e Esportes Unificados; • substituição de Redes Coletoras, Pontes e Pontilhões; • sistema de coleta de esgoto sanitário de parte dos bairros; • modernização do transporte urbano.
RIBEIRO, 2019	**Belo Horizonte-MG**	• Plataforma da prefeitura digital única e integrada • estacionamento rotativo digital (com a tecnologia Blockchain); • foram substituídas luminárias públicas por lâmpadas de LED (sendo que 33 mil delas contarão com um sistema de Telegestão); • foi ampliado o número de hotspots na cidade, com foco principal nas comunidades em situação de maior vulnerabilidade.

Como é uma cidade nova, que ainda não teve seu projeto totalmente finalizado (PLANET SMART CITY, 2023), mesmo que já receba alguns moradores, não há na literatura uma avaliação pós-ocupação, sendo esta necessária para o entendimento da eficácia de suas ações na vida dos moradores. O **Quadro 1** foi elaborado com o intuito de resumir de maneira didática as ações citadas anteriormente. Estas foram apresentadas em estudos de caso publicados em textos científicos.

AUTOR/ANO	CIDADE	AÇÕES REALIZADAS
RAMPAZZO, 2020	**Vitória-ES**	• Criação do parque tecnológico; • criação de um sistema inteligente de monitoramento de veículos, com o foco no combate furtos de veículos e crimes que utilizam carros; • criação do “Portal de Serviços”; do “Vitória online” • “Bike Registrada”, serviço para proteger os ciclistas e as bicicletas contra roubo e furto; • “Vix Park” voltado para o estacionamento rotativo do município indicando as ruas mais ocupadas e aquelas que possuem vagas para estacionar.
WEISS, 2015	**Porto Alegre-RS**	• Projeto Wireless Educação; • Sistema de Telemedicina possibilita às gestantes a realização de exames de ultrassonografias em uma unidade móvel; • Centro Integrado de Comando (CEIC): Além do sistema de monitoramento, o CEIC recebe informações provenientes de radares meteorológicos; sensores de nível de rios; monitoramento do fluxo de veículos, incluindo transporte coletivo; • Centros de Capacitação Digital (CCD): oferecem cursos à população.
HASHISAKA JUNIOR, 2019	**São Paulo-SP**	• PlanMob (Plano de Mobilidade de São Paulo) que busca: a democratização do espaço viário; prioridade aos pedestres e aos modos ativos; • prioridade para o transporte público coletivo; • gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços; reduzir emissões atmosféricas; reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito; • promover a acessibilidade universal no passeio público.
SCHREINER, 2016	**Rio de Janeiro-RJ**	• Programa Prefeitura Presente, com alarme e alertas comunitários; • plataforma de colaboração temática Ágora Rio, onde o cidadão pode propor, discutir e contribuir para o aprimoramento das políticas públicas; • o Centro de Operações Rio, conhecido como COR: para que os órgãos possam atuar mais rapidamente em diferentes situações, como imprevistos no trânsito ou desastres ambientais; • a construção de corredores exclusivos BRT e BRS; • programa MonitorArRio, responsável por monitorar a qualidade do ar da cidade.
ABRÃO, 2020	**Laguna-CE**	• Buscou a fluidez do tráfego priorizando pedestres, ciclistas e o transporte público; • serviços de compartilhamento de carros e bicicletas; ·parada de ônibus possui wi-fi grátis; Hub de Inovação que conta com Biblioteca, Cinema,espaços compartilhados que podem ser utilizados como coworking; • energia renovável (energia solar); iluminação pública de LED; wi-fi grátis nas áreas institucionais; 620 mil m² de áreas verdes; • pavimentação das ruas com piso intertravado, que favorece a redução de calor e favorece a drenagem das águas da chuva.
ALVES, 2021	**Aracaju-SE**	• criação da matrícula online; • instalação de semáforos inteligentes; • implementação do prontuário eletrônico em UBS`s; • lançamento do ClimAJU; • instalação de wi-fi no Parque da Sementeira; • instalação de banda larga em escola da rede municipal; • curso para servidores municipais sobre cidades inteligentes e sustentáveis.

Fonte: elaboração própria.

As cidades brasileiras que buscaram realizar ações relacionadas às cidades inteligentes possuem seus enfoques na implementação de tecnologias para melhorias urbanas, por meio de aplicativos e sistemas de monitoramento da cidade. Também entram em destaque medidas que buscam a maior participação da população por meio de canais digitais e chamamentos públicos. No entanto, é preciso considerar que o acesso da população aos meios digitais nem sempre é universal e existem limitações quanto à educação digital e disponibilidade dos smartphones para as diferentes classes sociais. Sendo assim, medidas que trazem somente a tecnologia que depende do uso dos meios digitais por parte da população podem não beneficiar a população como um todo. Ações que trazem a educação, saúde e bem-estar como enfoque também devem ser consideradas, pois não podem se limitar apenas a aplicativos, mas sim envolver os setores de planejamento, como a construção de equipamentos e melhorias urbanas.

A maioria das cidades que se autodenominam inteligentes - ou buscam estratégias para alcançar esse objetivo - trazem ações como a instalação de rede wifi em locais públicos e portal de serviços online para a população. Nas áreas da mobilidade, saúde e educação, se repetem a criação de portais de acesso rápido às informações e facilidades aos serviços que antes eram burocráticos. No entanto, os problemas urbanos são maiores, mais complexos e requerem ações mais efetivas que abarquem um âmbito maior de necessidades da população.

No caso das cidades brasileiras, é inútil pensar que somente a tecnologia irá considerar e resolver a complexa realidade urbana e suas desigualdades sociais (DE FIGUEIREDO, 2016), é necessário que o planejamento seja realizado de forma holística e com o apoio de inúmeros atores sociais. Além disso, deve-se ter demasiado cuidado na aplicação do modelo de cidades inteligentes no Brasil, já que algumas ações podem reforçar desigualdades, que podem gerar graves consequências para a população inserida em áreas segregadas (DE FIGUEIREDO, p. 10, 2016). Projetos de melhorias da infraestrutura urbana merecem destaque, pois são serviços que podem parecer muitas vezes básicos, mas que melhoram o dia a dia da população, já que as cidades se encontram muitas vezes com déficit de equipamentos públicos e problemas nos existentes.

2.2 - Urbanismo Sustentável

Nos países emergentes e em desenvolvimento, cujas necessidades são diversas, uma característica que distingue uma cidade inteligente é buscar ser sustentável (CUNHA, 2016, p. 29), medida esta que não tem sido priorizada. A realidade é que muitas vezes esse conceito está apenas associado a iniciativas de crescimento econômico.

Ao se fazer uma análise da história humana, percebe-se que as cidades e as decisões políticas são elementos chave para o futuro (ALBINO et. al, 2015) e é por meio dessas decisões que o futuro da sua população tem se encaminhado. A sustentabilidade vem como um apelo à reflexão, a um aprendizado com os erros do passado e ao estudo de novas formas de pensar as necessidades urbanas para prever ou solucionar problemas. Bons projetos de intervenção urbana devem evitar os impactos negativos no ambiente, sendo que esses impactos não se limitam apenas aos aspectos de consumo econômico e energético, mas também aos impactos sociais. Sendo assim, o conceito de sustentabilidade pode ser relacionado a três aspectos: comunidade, meio ambiente e economia (EDWARDS, 2004).

O Urbanismo Sustentável surgiu a partir de três movimentos de reforma do final do século XX: os movimentos do crescimento urbano inteligente, do Novo Urbanismo e das construções sustentáveis (FARR, 2013, p. 14). Ele emerge como uma busca por novas formas de planejamento urbano, aliado a soluções baseadas na natureza, com o incentivo do transporte ativo e da vivência plena dos espaços públicos. A necessidade de voltar os olhares para o conceito de sustentabilidade nas cidades vêm de consequências trazidas pelo mundo contemporâneo, como por exemplo a grande quantidade de tempo gasto em ambientes fechados, privando os seres humanos dos benefícios físicos e mentais proporcionados por caminhadas, exercícios em ambientes abertos, imersão na natureza e estabelecimento de relações sociais (FARR, 2013, p. 6).

Atualmente, as paisagens urbanas se constituem hostis aos pedestres, desestimulando deslocamentos a pé, bem como a permanência no espaço público. A sustentabilidade se situa, portanto, não só na dimensão física, mas também na dimensão social dos espaços.

“Cidades sustentáveis geram o bem-estar completo da população, inclusive na variedade e na existência do contato entre pessoas nas ruas, de organizações e de atividades locais” (FARR, 2013, p. 29).

Os princípios do crescimento urbano inteligente trazem 10 sugestões relevantes acerca do que seriam princípios de um planejamento sustentável para as cidades e que podem ser considerados no projeto de intervenção de um local:

> **“1. Criação de uma gama de oportunidades e escolhas de habitação.**
> **2. Criação de bairros nos quais se possa caminhar.**
> **3. Estimular a colaboração da comunidade e dos envolvidos.**
> **4. Promover lugares diferentes e interessantes com um forte senso de lugar.**
> **5. Decisões de urbanização previsíveis, justas e econômicas.**
> **6. Misturar os usos do solo.**
> **7. Preservar espaços abertos, áreas rurais e ambientes em situação crítica.**
> **8. Proporcionar uma variedade de escolhas de transporte.**
> **9. Reforçar e direcionar a urbanização para comunidades existentes.**
> **10. Tirar proveito do projeto de construções compactas.” (FARR, 2013, p. 16).**

O Estatuto da Cidade (FEDERAL, 2001) define cidades sustentáveis em seu art. 2º, inciso I, como “direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Essas diretrizes devem ser observadas e aplicadas pelos gestores, equipe técnica e sociedade civil ao elaborarem legislações e diretrizes para o município: Plano Diretor, lei de parcelamento, uso e ocupação do solo, zoneamento, entre outras.

Considerando os aspectos mais pontuais que podem ser aplicados nas cidades brasileiras, percebe-se que a noção de cidade compacta vem sendo buscada em muitas cidades do mundo, como meio para se alcançar a sustentabilidade. Como afirma Farr (2013, p. 28), a compacidade (densidade) e a biofilia (acesso humano a natureza) são os valores centrais do urbanismo sustentável.

Para o autor, uma variedade de usos permite que os cidadãos morem, trabalhem, se divirtam, se exercitem, façam compras e satisfaçam suas necessidades diárias a pé (FARR, 2013, p. 122).

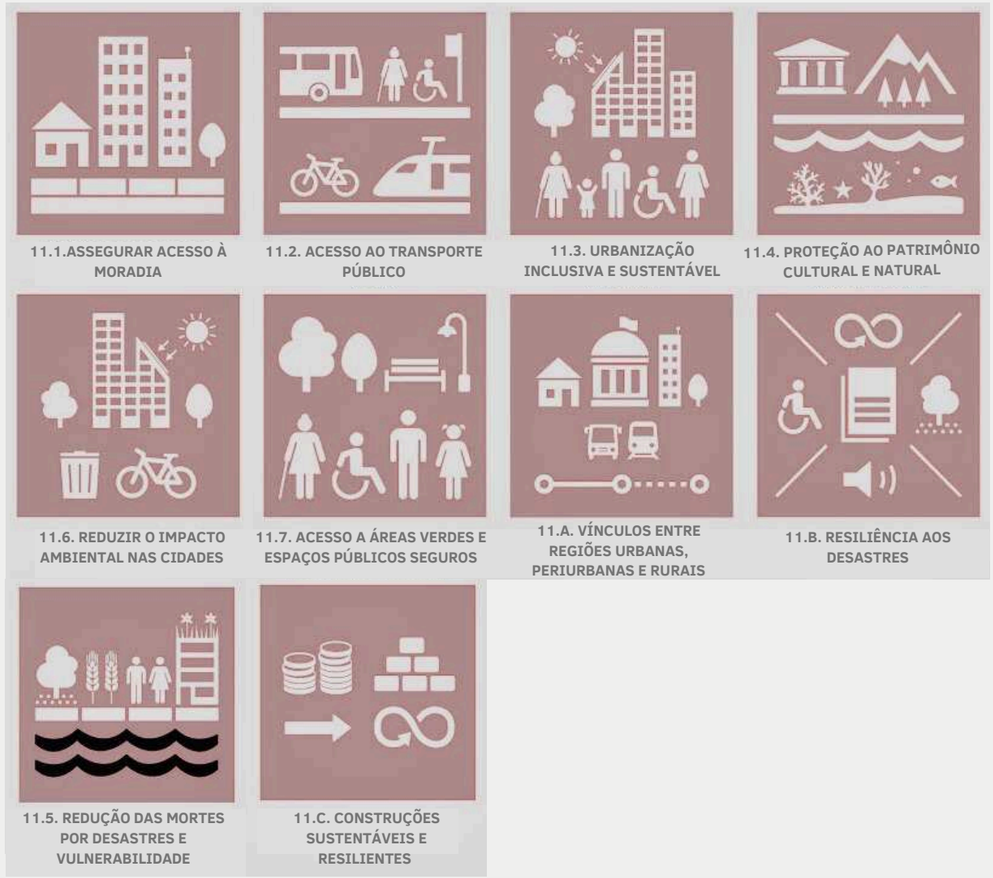
Cidades mais densas permitem inúmeros benefícios tais como: menor consumo de energia e melhor uso das águas, a sobreposição de usos (uso misto do solo), trazendo o comércio e os serviços para mais perto da população e consequentemente, aproximando as moradias do trabalho, lazer e a cultura, diminuindo assim os gastos com transporte e as altas taxas de emissão de carbono (LEITE, 2012, p. 13).

Além desses benefícios, a população se torna mais próxima, havendo maior possibilidade de interação entre diferentes classes e um senso comunitário, gerando menos espaços ociosos: as calçadas e os espaços de uso coletivo serão utilizados, por exemplo.

As soluções de mobilidade urbana também merecem atenção e têm sido discutidas em muitos países. Em resumo, percebe-se que, as medidas mais apontadas e realizadas em inúmeras cidades-modelo de sustentabilidade são: o desestímulo ao uso do automóvel, melhorias no transporte coletivo integrado, estímulos ao transporte não motorizado e um novo sistema de transportes inteligente e compartilhado (FARR, 2013).

Percebe-se a convergência dos conceitos de Cidades Inteligentes e Sustentáveis às metas estabelecidas pela ONU, na Agenda 2030, por meio dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Merece destaque a aplicação de diretrizes para as cidades no Objetivo 11: cidades e comunidades sustentáveis (ONU, 2015). Trata-se de uma série de ações que podem servir como instrumentos muito importantes para alcançar vários outros objetivos nas áreas de saúde, educação, saneamento, preservação dos recursos e inclusão das pessoas na centralidade do processo de desenvolvimento (**Figura 2**). A Agenda 2030 se torna um compromisso, de responsabilidade de inúmeros atores, que incluem desde os governantes, as empresas, até a população (ARAÚJO, 2020). É necessário o entendimento para a aplicação dos conceitos, assim como a observação de exemplos concretos e de possível execução nas cidades brasileiras, para que a gestão de diversas cidades enxergue as possibilidades de aplicação (considerando o contexto local), desenvolvendo melhorias em seu território.

Figura 2 – Objetivo 11 (cidades e comunidades sustentáveis): tópicos.



Fonte: elaboração própria, adaptado de: ONU HABITAT e https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11. Acesso em: 20 mai. 2024.

2.3 - Paisagem Urbana

O conceito de paisagem se estende por várias vertentes teóricas e práticas. A noção de paisagem contém em si, na cultura ocidental, a evocação do valor estético culturalmente dominante e a busca pela identidade particular de um grupo social (DE MESENTIER E DA COSTA MOREIRA, 2014, p. 37). Para Holzer (1999, p. 151), a paisagem consiste em: "porções do espaço relativamente amplas, que se destacavam visualmente por possuírem características físicas e culturais suficientemente homogêneas para assumirem uma individualidade". Nesse conceito, também estão relacionados o caráter de reconhecimento visual da paisagem e a identificação de características em comum do espaço. Para Matos (2010), a paisagem:

> **"É resultado formal de um conjunto de fatores, quer naturais – diretamente relacionados com fenômenos e valores biológicos, ecológicos ou ambientais, presentes em espaços intervencionados pelo homem – quer culturais – referentes aos valores formais que num dado momento exprimem a herança que representa a natureza, a tradição ou o progresso enquanto testemunho da ação humana" (MATOS, 2010, p. 49).**

Pode-se identificar que os aspectos culturais são predominantes na análise da paisagem, já que é "impossível pensar no território sem relacionar a sociedade que nele vive e se instala através do trabalho e das demais relações que se praticam, sobretudo as relações políticas" (DE MESENTIER E DA COSTA MOREIRA, 2014, p. 37-38). A vivência humana evoca a construção e o entendimento de símbolos, sejam pela religião, leis e códigos estabelecidos para o bom convívio, enfim, processos de construção de identidade que geram esses "sistemas simbólicos de representação" e que contribuem para afirmarem as diferenças entre as identidades culturais.

Nesse sentido, resgatando o pensamento de Durkheim: "sem símbolos, os sentimentos sociais teriam uma existência precária" (WOODWARD, 2012, p. 40-41). Assim, é por meio dos significados produzidos pelas representações que é possível dar sentido à experiência e à existência humana. Essas representações estão marcadas em toda a vivência humana, gerando também resultados na construção do espaço urbano.

Como afirma Souza (2003), na análise dos espaços urbanos é possível destacar três categorias:

> **“A forma, que diz respeito à configuração morfológica, seu dimensionamento, mobiliário, paisagem; o conteúdo dessa forma, que são as funções e as práticas sociais, referentes às atividades desenvolvidas no espaço pela população; e por último o seu significado para os cidadãos, ou seja, a representação social desses espaços, tanto para manifestações políticas, religiosas, espaços da burguesia, do poder, etc” (SOUZA, 2003, p. 75).**

Considerando essa linha de pensamento, Cullen desenvolveu um conceito de paisagem urbana, na década de 1960, que influenciou grandemente os arquitetos e urbanistas por promover uma análise sequencial e dinâmica da paisagem a partir de uma premissa estética, ou seja, quando os elementos urbanos causam impacto emocional. Cullen (1971, p. 11) afirma que “(...) embora o transeunte possa atravessar a cidade a passo uniforme, a paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas. É o que se entende por ‘visão serial”, ou seja, quanto mais a visão das pessoas for estimulada, a paisagem urbana será mais interessante, mais animada, despertando sensações e curiosidade. Se a paisagem for monótona, não causará grandes emoções, passando despercebida.

Para Cullen (1971), a paisagem urbana se constitui a partir da relação entre os elementos do sítio geográfico com o ambiente edificado pela sociedade, com seus edifícios, espaços públicos e percursos, estes últimos com a responsabilidade de gerarem a percepção dinâmica da paisagem urbana. Os elementos não são lidos isoladamente, mas sim a partir da sua relação. A paisagem é “relacionamento”, segundo a leitura de Cullen.

Seguindo a linha de pensamento apresentada, o autor Kevin Lynch também discorre acerca da paisagem. Segundo ele, a imagem ambiental pode ser decomposta em três componentes: identidade, estrutura e significado (LYNCH, 2006). A identidade tem a ver com as particularidades do espaço e que marcam as pessoas por suas características. A relação da imagem com o observador é considerada uma relação estrutural ou espacial e, por fim, um significado prático ou emocional, que transmite alguma mensagem (PEREIRA E SANTOS, 2023, p. 168).

O autor enxerga o urbano como uma sequência espacial onde “os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias” (LYNCH, 2006, p. 1-2).

Para ele, o olhar do pedestre é de extrema importância e deve ser considerado no entendimento dos elementos da cidade. A forma como as pessoas se situam e entendem o espaço urbano é como uma dimensão estrutural formulada a partir das imagens mentais.

Ainda relacionando à identidade, estrutura e significado, Lynch (2006) traz o conceito de marco. A relação deste grande marco visual com a cidade constitui sua identidade, sua importância na composição imaginária, estabelecendo uma relação espacial com o observador e demais elementos da paisagem. Assim, para o mesmo autor, a condição de **imaginabilidade**[1] permite-nos construir um mapa, que cria uma junção de memórias, associando tudo a este objeto facilmente reconhecível, no qual “um cenário físico, vivo e integrado, capaz de produzir uma imagem bem definida, que desempenha também um papel social” (LYNCH, 2006).

Outros elementos físicos perceptíveis são as vias, ou seja, o trajeto em que se percebe a morfologia dos lugares, para depois memorizá-los. Os limites, apresentados por ele, permitem a possibilidade de reconhecimento de costuras, reforçando o esfacelamento da trama urbana segregando e estratificando zonas, dificultando a transição de um ponto a outro. Os bairros são conjuntos com forma, coerência e clareza que permitem serem diferenciados uns dos outros. Por último, os pontos nodais, que são confluências morfológicas de circulação (intersecções de caminhos) ou concentração (pontos onde se penetra) (LYNCH, 2006). Todos esses elementos são de extrema importância para análise da paisagem urbana e do entendimento acerca das hierarquias simbólicas do espaço, antes de qualquer intervenção, podendo ser percebido mediante o percurso e do olhar de quem percorre o local.

Também denominado como urbefilia, conceito que afirma que, para uma intervenção ser aceita e, de certa forma, transformar para melhor um local, deve-se ir além da análise dos elementos visíveis das paisagens urbanas e suas modificações, mas sim considerar os aspectos imateriais que ali se fazem presentes (COMIM, 2019, p. 894). Esse conceito de lugar, quando aplicado ao espaço urbano, relaciona-se ao de paisagem.

---

[1] **Imaginabilidade:** conceito desenvolvido por Kevin Lynch, é a condição que transmite, a um observador sensível e familiarizado (em uma cidade altamente “imaginável”), a possibilidade de absorver novos impactos sensoriais sem a ruptura de sua imagem básica (LYNCH, 2006).

Compreende-se por paisagem “o conjunto de formas que resulta das sucessivas adaptações do ambiente natural às necessidades de uma sociedade, sendo a paisagem um representante da própria cultura de uma civilização e, portanto, seu patrimônio” (COMIM, 2019, p. 893).

Os edifícios exercem uma influência no meio urbano e se constituem peças que compõem a paisagem. A sua manutenção ou degradação exerce influência no visual de um espaço e na forma como é utilizado. O ato do restauro vem como o resgate de um bem material, que simboliza um período e um modo de viver de uma época.

É de extrema importância o debate acerca das formas de intervenção nos edifícios sob o olhar da relação edifício-paisagem. É necessário refletir para além da perspectiva do edifício, analisando também as diferentes relações deste com a cidade, o que demonstra não apenas um problema de escala, mas também social, político e econômico, que demanda, por vezes, o uso de instrumentos do planejamento urbano e territorial no tratamento desses espaços (KÜHL, 2006).

Os instrumentos do restauro devem fazer com que os bens sejam usufruídos no presente e transmitidos ao futuro da melhor maneira possível – com respeito pelos seus aspectos materiais, documentais e estrutura, pelas suas várias camadas e pelas marcas da passagem do tempo, “sem desnaturá-los nem falseá-los, ser documentos fidedignos e, como tal, servir como efetivos suportes do conhecimento e da memória coletiva” (KÜHL, 2010, p. 29-30).

A autora cita o interesse do capital imobiliário em desenvolver novos empreendimentos, sobretudo nas antigas áreas industriais (por estarem bem localizadas e por sua extensão). Isso gera a perda do material histórico-documental ou a apropriação desses conjuntos de maneira descontextualizada. “Não é possível classificar como restauração aquilo que descaracteriza, que insere o novo ferindo o antigo, que dificulta a leitura, que esvazia o sentido, que faz perder a essência e que negligencia a memória” (KÜHL, 2006). A intervenção é um verdadeiro ato de cultura, que deve se afastar de interesses imediatistas e de setores restritos da sociedade (KÜHL, 2010, p. 28).

O uso é essencial para a sobrevivência das obras, porém, não pode ser encarado apenas como meio para a conservação. Devem ser analisadas questões como a criatividade e a inserção de elementos contemporâneos em edifícios e contextos de interesse para a preservação (KÜHL, 2010, p. 29).

Acrescenta-se nessa linha de pensamento que se deve evitar o fachadismo, isto é, a “preservação da fachada da edificação desconsiderando os aspectos documentais de sua configuração interna – o que reduz o bem a sua dimensão epidérmica ou à de mero contentor de novas funções” (KÜHL, 2006).

A paisagem urbana, portanto, é resultado de uma história, trazendo marcas da vida de pessoas, relações econômicas e decisões políticas naquele espaço. Ao olhar a paisagem, deve-se olhar também os relatos de quem ali viveu, nos diferentes períodos, para então se materializar o entendimento da constituição física e simbólica local e intervir de maneira amigável ao espaço, de forma a que a intervenção possa ser bem recebida e usufruída pela comunidade.

2.4 - Cidade Contemporânea

Desde o início dos ajuntamentos humanos em núcleos urbanos, existiram alguns elementos de junção e pontos de encontro nos espaços públicos, seja em templos religiosos, para celebrações, ou nas praças, para trocas comerciais. Os mercados podem se destacar como núcleos geradores de cidades, os mais antigos de que se tem registro são os que se localizavam nas ágoras de Knossos, Creta e Atenas (GROENENDAAL, 2015, p. 76). Nas representações artísticas dos antigos "Mercados das Ágoras", as barracas eram simples, da mesma forma como o são as feiras de rua dos dias atuais, com comerciantes vendendo produtos caseiros e utensílios do dia a dia **(Figura 3)**. Segundo Groenendaal (2015), esses locais podem ser caracterizados como um espaço público que representa a extensão multifuncional de lugar, pois atuam como formadores de centros locais.

Figura 3 – Ilustração retratando um mercado típico da Grécia Antiga.

Fonte: https://stock.adobe.com/search?k=ancient+trade&asset_id=611602388. Acesso em: 04 mai. 2024.

Entre as maiores características advindas do urbanismo moderno está a desertificação dos espaços abertos de uso coletivo, que ocorreu juntamente ao fenômeno do "declínio do homem público" descrito por Sennett, em 1988 (HOLANDA, 2010, p. 10). Dentre os fatores, algumas ações se destacam e perpassam até os dias atuais, tem-se como exemplo a priorização do automóvel, o desgaste e abandono de espaços públicos e históricos devido à falta de investimentos, o crescimento e a valorização de espaços de lazer privados aliado ao errôneo discurso da sensação de segurança que esses espaços garantem.

As cidades são resultantes de processos econômicos, sociais e culturais ao longo da existência humana, servindo como suporte a esses processos (FIGUEIREDO, 2012, p. 210). A estrutura física das cidades cria incentivos ou bloqueios para certas práticas, ações ou estratégias. As reações a essa estrutura não são determinadas pelo ambiente construído, elas vêm da sociedade, das pessoas que nele vivem, o que ocorre mediante fatores da sua biologia, história, cultura, relações de poder, dentre outros que determinam essas reações (FIGUEIREDO, 2012, p. 213). Sendo assim, a existência de lugares mais ou menos ocupados, que evocam a permanência, não está relacionada unicamente à sua constituição física, mas sim às pessoas que nele vivem e os fatores sociais e simbólicos locais.

A rua, um ícone da urbe, sempre foi uma das imagens mais fortes e mais concretas da cidade, espaço multifuncional onde os mais variados eventos ocorreram, do comércio à circulação, do ponto de encontro ao local de desfile. Ela, juntamente com a praça, sempre representou o espaço da "liberdade, o espaço do cidadão, o espaço de fora, o espaço público, enfim, o espaço da coletividade" (SOUZA, 2003, p. 80). No mundo moderno e seguidamente no mundo contemporâneo, com a expansão das cidades, as construções mais variadas sem uma clara identidade, além da proliferação de informações, deixam o cidadão numa situação de difícil reconhecimento do seu próprio espaço de vida, não percebendo os prédios, as casas, enfim, o patrimônio urbano de uma maneira geral (SOUZA, 2003, p. 80).

> **"Outra questão a ser apontada é que, devido ao espraiamento urbano, aumento da desigualdade social, a construção de grandes vias expressas, desvalorização do transporte ativo, aumento dos condomínios fechados e a desvalorização do patrimônio, as ruas e as praças, e o espaço público em si, passaram a ser vistas quase que exclusivamente como um espaço de circulação e de "malandragem" para uns e um espaço do medo para outros" (SOUZA, 2003, p. 81).**

Surgem então como espaços de lazer, os espaços privados, como por exemplo os shopping centers, com suas lojas de diversos tipos, cinema, lanchonetes, parques infantis, etc. Tudo se encontra sob um mesmo teto e o que passa a ser a atração é o espaço construído, que cada vez mais representa o que foi a ágora para os gregos, o fórum para os romanos, ou as ruas e praças de todas as cidades desde a Idade Média, mas em um único prédio, com seu microclima artificial (SOUZA, 2003, p. 82). Atualmente, os centros comerciais das cidades, passaram a receber, portanto, um público diferente do público dos tempos áureos da cidade. A classe média e alta passou a frequentar os shoppings. Onde detém de maior conforto e a sensação de segurança.

Alguns autores falam acerca do termo desurbanidade, como o oposto daquilo que é urbano, agradável às pessoas. Ocorre quando um ambiente construído impede ou restringe encontros, a presença mútua de pessoas de classes e estilos distintos, separando espaços (privados ou não), fazendo com que essas pessoas não utilizem nem passem pelos mesmos lugares (FIGUEIREDO, 2012, p. 217). O autor também cita alguns aspectos práticos das cidades contemporâneas que geram a desurbanidade, tais como: o incentivo do uso do automóvel particular (que gera o alargamento de vias, a existência de grandes estacionamentos, barreiras de circulação e alongamento dos percursos de pedestres); aliado ao oferecimento de um transporte público de baixa qualidade pelas cidades; a construção de muros altos e condomínios fechados; a redução da diversidade de usos e a adaptabilidade das edificações; e a segregação de pessoas e ideias (FIGUEIREDO, 2012).

A urbanidade, pelo contrário, é o termo que pode se relacionar aos espaços públicos. Vem como um conceito que traz a visibilidade do outro, trata-se da negociação de papéis, mobilidade social e a busca por estruturas societárias mais simétricas (HOLANDA, 2010, p. 1). Espaços com urbanidade são espaços hospitaleiros, acolhem as pessoas, mas não é unicamente sinônimo de vitalidade, no sentido da presença de pessoas. Segundo Rute Matos (2010, p. 110), com a visão das utopias do século XIX, a preocupação da urbanidade se desenvolveu tal como hoje a conhecemos: "(...) não tanto no pressuposto de salvar o espaço urbano, mas sim a cidade enquanto comunidade."

Já segundo Aguiar (2012, p. 64), a presença desse termo surgiu de maneira constante ao longo da segunda metade do século, após a crise do urbanismo moderno, mediante o fracasso das cidades que foram criadas artificialmente, vistas de cima, como uma tábula rasa, nas pranchetas dos escritórios.

Jane Jacobs traz em suas críticas em 1961, a perda da diversidade advinda das novas urbanizações. Ela afirma que a principal responsabilidade do urbanismo e das gestões públicas é desenvolver cidades que sejam um lugar conveniente para que a variedades de planos, ideias e oportunidades floresça (JACOBS, 2000, p. 267).

Atualmente, espaços propícios à urbanidade, tornaram-se desertos em razão de mudanças de valores e costumes sociais (HOLANDA, 2010, p. 1). Tem-se que, a frequência e a intensidade na qual as pessoas permanecem e participam das atividades na cidade depende da capacidade delas de vencer barreiras e distâncias, ou seja, depende da sua localização em relação a essas atividades e do uso de sistemas de comunicação e transporte (FIGUEIREDO, 2012, p. 211).

São diversos os desafios de se intervir nos espaços contemporâneos. Um bom projeto urbano, nos dias de hoje, não se refere somente a um espaço bem projetado fisicamente, mas principalmente à uma programação e ativação do espaço, lugares para se encontrar, olhar e ser olhado (KNUIJT, 2015, p. 86). As funções dadas ao local devem ser testadas conforme o espírito do local (genius locci), a chave não é priorizar apenas as exigências econômicas, mas sim dar atenção às questões sociais, pois são elas que irão garantir que o local seja um destino agradável e adquira uma identidade, dando às pessoas o incentivo para ser parte desse local (RUTTEN, 2015, p. 211).

Os aspectos simbólicos e sociais também são de extrema importância ao se analisar o contexto urbano e o caráter de uma cidade. A constituição formal do espaço construído e os elementos da cidade não se limitam ao seu aspecto material, mas concentram em si mesmos valores sociais particulares e coletivos, representados pelas estratégias formais-simbólicas que adotam (COMIM, 2019, p. 892). Quanto mais sensações, sentimentos e emoções forem evocados no indivíduo durante as suas experiências no espaço, o vínculo se torna mais intenso, desenvolvendo entre o indivíduo e espaço aquilo que Tuan (2007) denomina de topofilia.

Caso existam mudanças na forma e aspectos da paisagem urbana, poderão existir perturbações nas relações pessoa-ambiente, quando considerados os usuários frequentes do local ou moradores do entorno (COMIM, 2019, p. 892). Sendo assim, é de extrema importância que ao projetar ou intervir no espaço público, sejam considerados os aspectos imateriais ali presentes, como os olhares e as opiniões de quem vive e habita no local.

É necessária uma inovação das ideias como forma de atender às mudanças sociais constantes. Os projetos urbanos atuais devem se integrar aos usos da modernidade e ao contexto social em que se situa. A dependência apenas do comércio no andar térreo, como uma forma de trazer urbanidade para determinados locais, é um erro: “programação e atividades culturais são grandes bens, também, especialmente quando se começa com uso temporário, se desenvolvendo para permanente. Para alcançar uma requalificação de alta qualidade, programação informal é uma chave” (RUTTEN, 2015, p. 210).

Surge então um novo conceito de projeto: o placemaking, que consiste na atividade de tornar os espaços públicos físicos lugares que sustentam interação humana, trocas econômicas e bem-estar. É um processo dinâmico, vem das pessoas e envolve o que é vivenciado no nível dos olhos. Não se trata de desenho, mas sim atividades e conexões de pessoas (KENT, et al., 2015). É uma forma de transformação de qualquer espaço público em um lugar que responde às necessidades e desejos da comunidade, convidando as pessoas a viver a cidade e conectar-se a ela (HEEMANN, 2015, p. 278). É o projeto pensando no interesse público, ao invés de nos interesses privados; é para agregar valores simbólicos a detalhes, e para gerar resultados para o usufruto da vida pública, com a busca de recuperar a existência do espaço público (PÈREZ, 2015, p. 282).

A busca por soluções de fácil execução, rápidas e baratas se tornam primordiais. Intervenções de placemaking não envolvem muito dinheiro, muitas vezes são temporárias e permitem a experimentação, pois deve haver uma participação constante das pessoas e colaboradores, para que eles compartilhem suas aspirações para um determinado lugar e que sejam postos em prática esses desejos (MOREIRA, 2021).

Segundo Pèrez (2015, p. 284) os princípios básicos para criar ótimos lugares segundo o conceito de placemaking são: a imaginação; a construção coletiva; a busca por um projeto que seja amigável à escala humana e a busca constante por trabalhar com os recursos disponíveis. São esses princípios que se interligam com os conceitos de cidades sustentáveis e inteligentes.

As práticas e exemplos de aplicação demonstram que é possível intervir e trazer novos usos aos espaços urbanos sem grandes custos e sem levarem longos períodos para se concretizarem.

3 - METODOLOGIA

O presente estudo, por meio da revisão sistemática da literatura nacional e internacional, busca o entendimento acerca dos conceitos de cidades inteligentes (smart cities), identificando as diferentes visões trazidas pelos autores. Traz artigos que tratam da aplicação desses conceitos nas cidades brasileiras. A Pesquisa Bibliográfica segundo Gil (2002) é a pesquisa feita por meio de um material já elaborado como livros e artigos científicos e é essencial para a análise do objeto de estudo. Foram selecionados textos científicos relacionados à aplicação projetual nas cidades atuais. Assim buscou-se por pesquisas que trouxessem temas como a urbanidade, urbanismo sustentável, vitalidade dos espaços e intervenções em áreas comerciais, centralizadas e de grande importância histórica e simbólica.

Seguindo a fundamentação na revisão bibliográfica, investigou-se a visão dos usuários e moradores da região central de Bauru. Para tanto, fez-se uso do modelo de entrevista proposto por Lynch (2006) e da sua análise do contexto urbano, buscando identificar a percepção dos usuários em relação aos aspectos urbanos dessa região da cidade, seus problemas a serem resolvidos e os seus potenciais, além da intenção de coletar os valores simbólicos e sociais do local. A partir desse contato com as pessoas – usuários e moradores deste espaço, é que se delimitou a área de intervenção dentro da região do centro.

O método da entrevista é uma importante ferramenta na investigação social (Gil, 2002). A entrevista é "(...) adequada para a obtenção de informações acerca do que as pessoas sabem, creem, esperam, sentem ou desejam, pretendem fazer, fazem ou fizeram, bem como acerca das suas explicações ou razões a respeito das coisas precedentes" (SELLTIZ apud. GIL, 2002, p. 109). Neste sentido, a entrevista contribui para detectar a percepção e a opinião das pessoas sobre o lugar que habitam, seja por morar ou por utilizar os equipamentos: comércios, serviços e instituições na região central. A forma de entrevista criada por Lynch (2006) leva os usuários a apresentarem sua percepção sobre os elementos estruturantes do espaço e seu impacto na memória dos mesmos. Além de identificar os elementos e lugares que proporcionam a sensação de legibilidade e imaginabilidade.

As entrevistas foram aplicadas na região central da cidade de Bauru-SP, nas ruas mais movimentadas como a da Batista de Carvalho (calçadão). Também foram entrevistadas pessoas nas ruas perpendiculares, na rua Primeiro de Agosto e na região do largo da antiga estação de trem, a Estação Paulista (e em regiões lindeiras, onde se concentravam residências), conforme apresentado na **Figura 4**.

Para a realização da entrevista foi elaborado um formulário, composto por perguntas abertas e fechadas, apresentado no Apêndice deste trabalho. É importante mencionar que à entrevista, além de inspirada no método de abordagem do urbanista Kevin Lynch, foram acrescentadas perguntas específicas sobre a cidade contemporânea no contexto brasileiro. Isto é, perguntas direcionadas ao interesse de identificar os problemas atuais e os potenciais para as possíveis soluções adotas atualmente, a exemplo do estudo apresentado no capítulo de revisão da literatura, apresentado no **Quadro 1**.

A entrevista foi realizada de forma presencial, e individual, com o enfoque nos moradores da região, comerciantes formais ou ambulantes e pessoas que utilizam o espaço seja para compras ou lazer. Além do formato de entrevista presencial, o mesmo modelo de formulário foi empregado na forma de questionário e foi aplicado de modo virtual, de forma a atingir diferentes públicos que utilizam o espaço em diferentes horários e dias da semana, abarcando, assim, pessoas que moram no local e que são comerciantes, mas que não puderam responder ao formulário no dia da entrevista.

A entrevista é uma conversa, realizada a fim de que uma das pessoas obtenha informações sobre determinado assunto, por mais que as perguntas estejam estruturadas, as respostas podem abranger novos assuntos. Trata-se de um procedimento utilizado na investigação social, coleta de dados, para ajudar no diagnóstico ou no tratamento de um problema social. Já o questionário é totalmente estruturado e distribuído ou enviado por meios digitais para que as pessoas respondam por conta própria, possui a intenção de coletar a resposta de muitas pessoas e extrair informações quantitativas e qualitativas e geram respostas precisas.

Figura 4 - Mapa da região central de Bauru-SP, com indicação dos edifícios tombados e elementos morfológicos importantes. Em cinza médio, região de aplicação da entrevista.

1- HOTEL CARIANI, HOTEL MILANESE E HOTEL ESTORIL
2- EDIFÍCIO BRASIL PORTUGAL
3- AUTOMÓVEL CLUBE
4- ANTIGA CASA SAVASTANO
5- CASA PONCE PAZ
6- ANTIGA FARMÁCIA POPULAR
7- EDIFÍCIO ABELHA
8- COLÉGIO SÃO JOSÉ
9- CASA COMERCIAL SOBRADO
10- ANTIGO PALACETE PAGANI
11- GRUPO ESCOLAR ERNESTO MONTE
12- CÂMARA MUNICIPAL
13- ESTAÇÃO CENTRAL NOROESTE (NOB)
14- ATUAL MUSEU FERROVIÁRIO
15- ANTIGA CASA DO SUPERINTENDENTE DA NOB
16- SEDE DO INSS
17- CASA DOS PIONEIROS
18- PRAÇA MACHADO DE MELLO
19- PRAÇA RUI BARBOSA
20- CATEDRAL DO DIVINO ESPÍRITO SANTO
21- ESTAÇÃO FEPASA
22- CASA LUSITANA
23- FEIRA DO ROLO
24- SANTUÁRIO DE NOSSA SENHORA APARECIDA
25- RODOVIÁRIA

Fonte: elaboração própria.

A análise de dados gerados pela entrevista com base nas perguntas elaboradas **(Apêndice 1)**, resultou em dados quantitativos, mas sobretudo qualitativos acerca do espaço estudado, e por meio da confecção de gráficos houve a identificação de áreas com maior necessidade de intervenção e de possíveis indicações de ações a serem realizadas no local. Ainda na fase de coleta de dados empregou-se o método de Pesquisa Documental a fim de obter informações técnicas acerca da área estudada (Gil, 2002), e com base na análise de documentos, tais como: notícias de jornais, mapas, fotografias, cartões postais, documentos oficiais, livros escritos sobre a formação, expansão e história da cidade, etc., que tratam da cidade de Bauru, com o foco na região central. Foram pesquisados documentos sobre a formação e constituição física do local até os dias atuais, com o intuito de identificar as transformações da paisagem urbana e os fatores determinantes dessas mudanças.

Por meio do método de entrevista, houve também o levantamento de dados acerca do patrimônio arquitetônico da região central. O público-alvo da entrevista foram os membros do CODEPAC (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru), cujo resultado **(Apêndice 2)** gerou informações sobre a situação atual do patrimônio, sua posse e pontos críticos, que farão parte das diretrizes projetuais do presente trabalho.

O estudo da paisagem urbana e seu contexto histórico foi realizado com base nos princípios de Kevin Lynch (2006) e Gordon Cullen (1983), pesquisadores que definiram conceitos de leitura da “imagem da cidade” e da “visão serial”, respectivamente, e focada no pedestre. Esses autores definiram vários critérios de análise do espaço urbano, baseados na percepção do pedestre, considerando que o “meio ambiente suscita reações emocionais, dependentes ou não da nossa vontade” (CULLEN, 1983, p. 10). Com base nos métodos de Lynch e Cullen foram feitos os levantamentos físicos-espaciais da área escolhida como objeto de estudo, coletados por meio de registros fotográficos, visitas e percursos in loco, e foram identificados e analisados os elementos morfológicos da paisagem urbana.

Outro método a ser destacado foi a análise *in loco,* que ocorreu muito antes do início do presente trabalho, através das vivências na região: das conversas com as pessoas, dos percursos e da própria percepção pessoal do local, as sensações pelo caminhar, o medo, insegurança, os sons, o calor ou frio em diferentes estações, os pontos de foco visual e outros elementos morfológicos gerados pela configuração atual do espaço, que atraem ou repelem a atenção.

4 - O MUNICÍPIO DE BAURU-SP

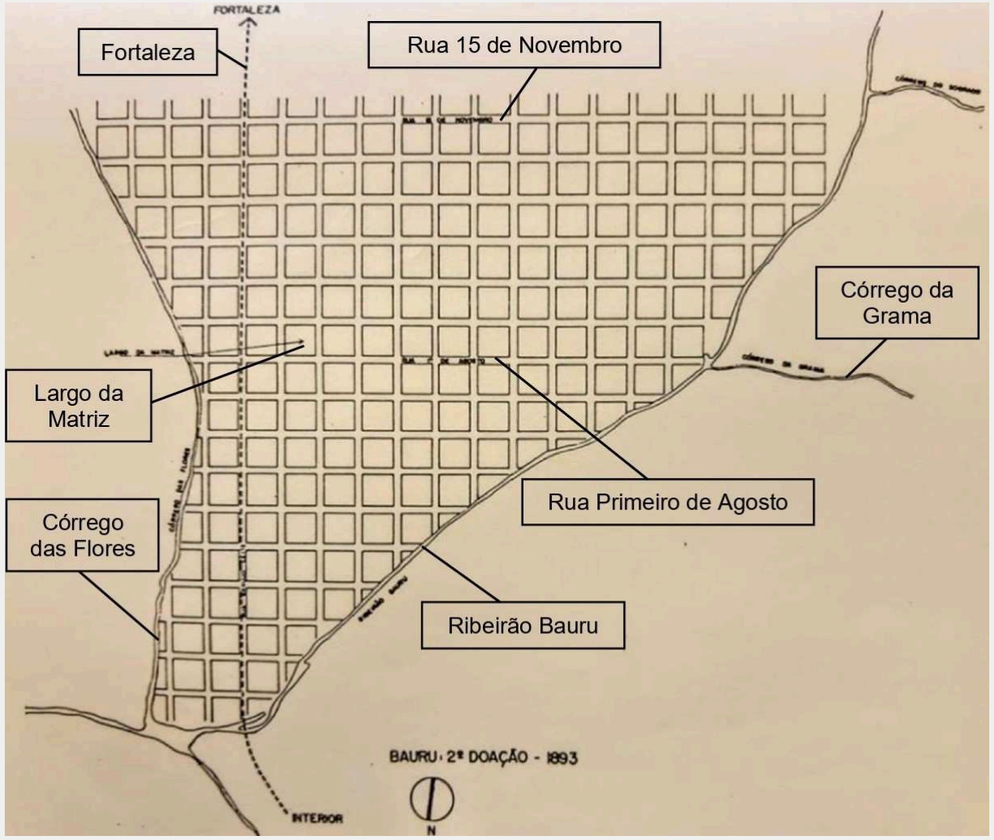
A formação de Bauru remonta ao final do século XIX, quando os primeiros habitantes da região começaram a se instalar. O povoado inicial surgiu por volta de 1856. O processo de crescimento e desenvolvimento urbano local está intimamente relacionado à instalação das ferrovias. A primeira ferrovia construída foi a Estrada de Ferro Sorocabana, em 1905, seguida da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em 1906 que ligou Bauru a Corumbá, no Estado do Mato Grosso. A Companhia Paulista de Estrada de Ferro **(Figura 5)** chegou a Bauru na sequência, em 1910. Em consequência, Bauru passou a abrigar um dos maiores entroncamentos ferroviários do interior, o que estimulou o crescimento populacional da região, a partir da chegada dos trabalhadores incumbidos da construção das linhas (PDP BAURU, 2019, p. 34). Segundo Lopes Junior (2007), ainda no início do crescimento urbano de Bauru, no final do século XIX, o desenvolvimento ocorreu no sentido norte-sul, tendo como referência a antiga estrada que ligava Fortaleza a Avanhandava e ao interior, passando por Bauru (atualmente Rua Araújo Leite) **(Figura 6).**

Figura 5 – Estação da Companhia Paulista ao longo dos anos.

Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru; Prefeitura Municipal de Bauru; Página Facebook: a Bauru que não vivi.

No entanto, com a chegada das ferrovias, implantadas em fundos de vale no sentido Leste-Oeste, o crescimento da cidade passou a seguir esse direcionamento, em função, principalmente, da Noroeste.

Figura 6 - Mapa com a reconstituição da segunda doação foreira de Bauru, de 1893, para a formação dos "chãos" da cidade.

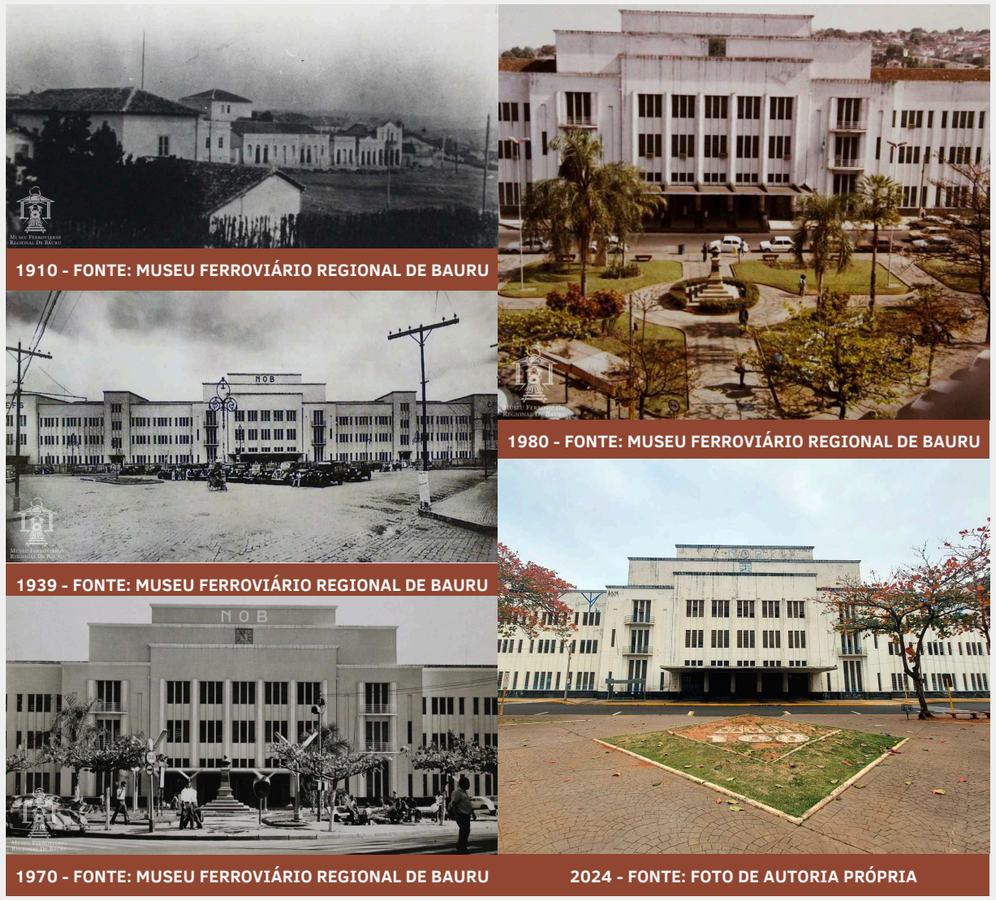


Fonte: GHIRARDELLO (1992, p. 55) (adaptado).

Pode-se afirmar que as primeiras décadas da ocupação do município foram marcadas por atividades agrárias e ferroviárias, ambas relacionadas ao desenvolvimento ligado à produção cafeeira e ao desenvolvimento do comércio a ela associado (PDP BAURU, 2019, p. 34).

Com a chegada da ferrovia à cidade de Bauru, no início do século XX, a cidade sofreu um direcionamento de seu perfil econômico: o comércio passou a ter como centro principal a região da estação ferroviária, a partir da Praça Machado de Mello **(Figura 7)**, ocupando as ruas iniciais da Batista de Carvalho e Primeiro de Agosto. Registros mostram que mesmo assim, nesse período inicial, a maior movimentação de pessoas se dava na Rua 1º de Agosto, e não na Batista de Carvalho.

Figura 7 – Praça Machado de Mello e Estação da NOB ao longo dos anos.



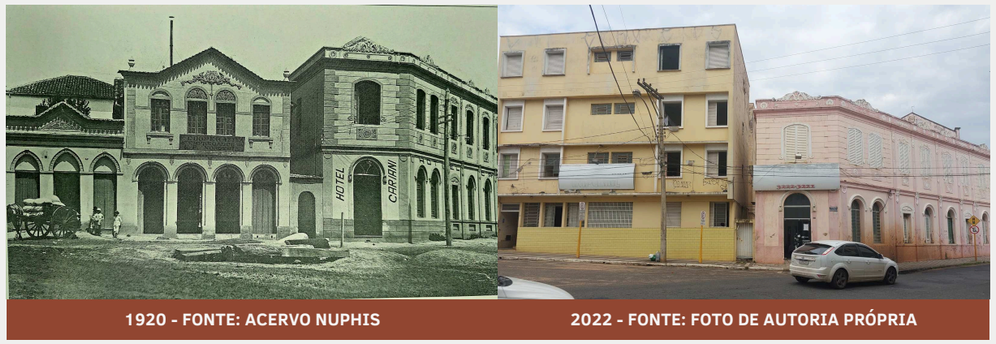
Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Muitas mudanças ocorreram a partir da chegada dos trabalhadores da construção da linha e depois funcionários das ferrovias, como a ampliação do mercado local com a "diversificação de comércio e serviços: armazéns de secos e molhados, restaurantes, pensões, hotéis, prostituição, bares, casas de aluguel, materiais de construção, fornecimento de alimentos, serviços manuais, serviços burocráticos etc" (LOSNAK, 2004, p. 62).

O crescimento populacional passou de 7.815 habitantes em 1900, para 19.000 habitantes em 1907 e 35.000 em 1922 (LOSNAK, 2004, p. 63). As três ferrovias instaladas em Bauru deixavam na cidade diariamente centenas de pessoas que vinham à procura de trabalho e que acabavam fixando-se no município (ROCHA, 2008, p. 87). Por estar localizada na região do entroncamento de três linhas férreas, sua importância regional fez com que fosse palco da nova sede da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) até então localizada no Rio de Janeiro (1917).

A cidade, portanto, passou a ser palco de um constante fluxo de pessoas, conforme relatos, até bolivianos e paraguaios chegaram a visitar Bauru e utilizar de seu comércio por conta da ferrovia (Primeiros Tempos da nossa Bauru, 2024). É consenso que, com a chegada das Os comerciantes, procurando instalar-se em áreas próximas da estação ferroviária, passaram a se instalar ao longo das dez quadras da Rua Batista de Carvalho (ROCHA, 2008, p. 86). A partir desse fato, se definiu o eixo que ia da Praça da Matriz (ou Rui Barbosa) até a estação ferroviária, na Praça Machado de Melo. O mesmo aconteceu com o ramo de hotelaria, que construiu seus estabelecimentos, próximos a estação da NOB **(Figura 8)**.

Figura 8 – Hotel Cariani (à direita) ao longo dos anos.



Fonte: Núcleo de Pesquisa e História, NUPHIS/UNISAGRADO.

Junto às primeiras quadras da Rodrigues Alves, próximos às estações da NOB e Sorocabana, foram construídos hotéis como o Progresso, Cariane, Estoril e Milanez, que hospedaram figuras ilustres no começo do século (GHIRARDELLO, 2020, p. 182).

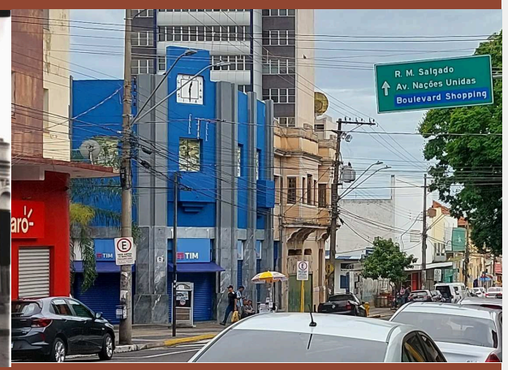
O ganho de importância da Rua Batista de Carvalho no contexto urbano pode ser destacado pela construção das sarjetas e iluminação concretizadas logo após a Rua Araújo Leite. O símbolo da migração do comércio da Araújo Leite para a Batista de Carvalho é a "Casa Lusitana" **(Figura 9)**, o magazine mais importante da região, é transferido para uma posição chave: esquina da Praça Rui Barbosa com a Batista de Carvalho (GHIRARDELLO, 2020, p. 50).

Figura 9 – Casa Lusitana ao longo dos anos.

1907 - FONTE: MUSEU FERROVIÁRIO DE BAURU

193? - FONTE: ACERVO NUPHIS

1925 - FONTE: HISTÓRIA DE BAURU DAS ANTIGAS



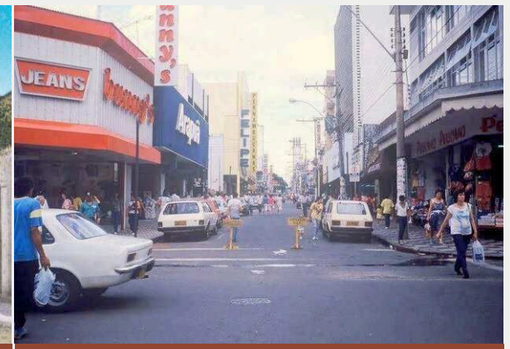
2024 - FONTE: FOTO DE AUTORIA PRÓPRIA

Fontes: Museu Ferroviário Regional de Bauru; Núcleo de Pesquisa e História, NUPHIS/UNISAGRADO; Página Facebook: História de Bauru das antigas.

A Rua Batista de Carvalho se constituiria com grande quantidade de comércios, fato que persiste até dias atuais com o calçadão (GHIRARDELLO, 2020, p. 194). O dia de pagamento da Noroeste era garantia de movimento para a Rua Batista de Carvalho e boas vendas para os comerciantes. As décadas de 1960 e 1970 constituem-se no período áureo do centro comercial e da Rua Batista de Carvalho **(Figura 10)**. A importância dessa rua a transformou em verbo, "batistar", utilizado até hoje pelos moradores de Bauru-SP, que significa passear pela via, ver o comércio, as vitrines, paquerar, comprar ou simplesmente passar o tempo entre as lojas (GHIRARDELLO, 2020).

Figura 10 - Rua Batista de Carvalho ao longo dos anos.

1920 - FONTE: EDIÇÃO BAURU ILUSTRADO



1980 - FONTE: WWW.FACEBOOK.COM/ABAURUQUENAOVIVI

1940 - FONTE: WWW.FACEBOOK.COM/ABAURUQUENAOVIVI

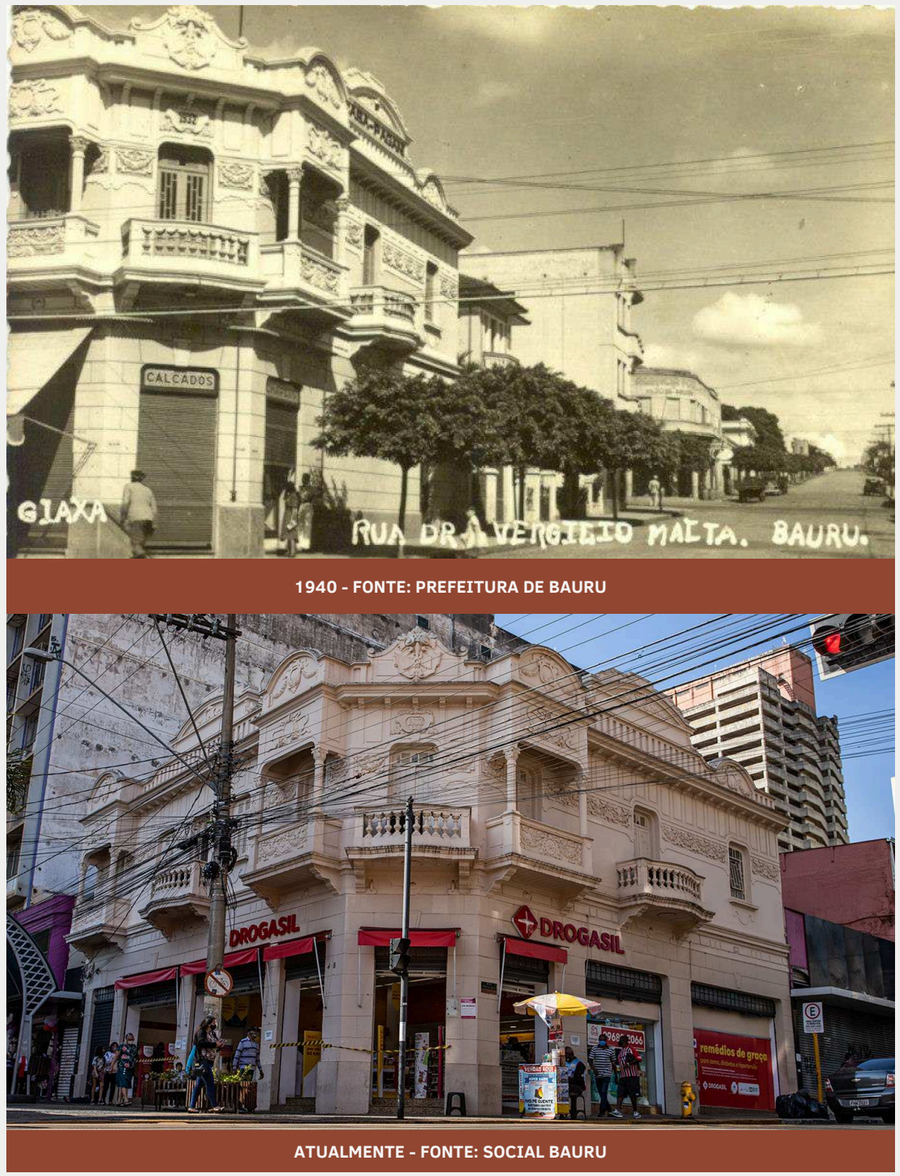
2024 - FONTE: AUTORIA PROPRIA

Fonte: Edição Bauru Ilustrado; Facebook: a Bauru que não vivi.

No final da década de 1930, os comerciantes bauruenses enriquecidos devido a seus prósperos negócios, ampliam e constroem novas lojas, muitas ainda de tipologia eclética, com andar superior destinado à moradia. Destacam-se duas na Batista de Carvalho: o Palacete Pagani e o Palacete Gebara, erguidos na esquina, junto à Rua Virgílio Malta.

O Palacete Pagani **(Figura 11)** é imóvel tombado pelo município e encontra-se conservado. Ambos aproveitaram a disposição privilegiada de confluência entre duas ruas, sempre a situação mais nobre para o comércio (GHIRARDELLO, 2020, p. 207).

Figura 11 – Palacete Pagani.



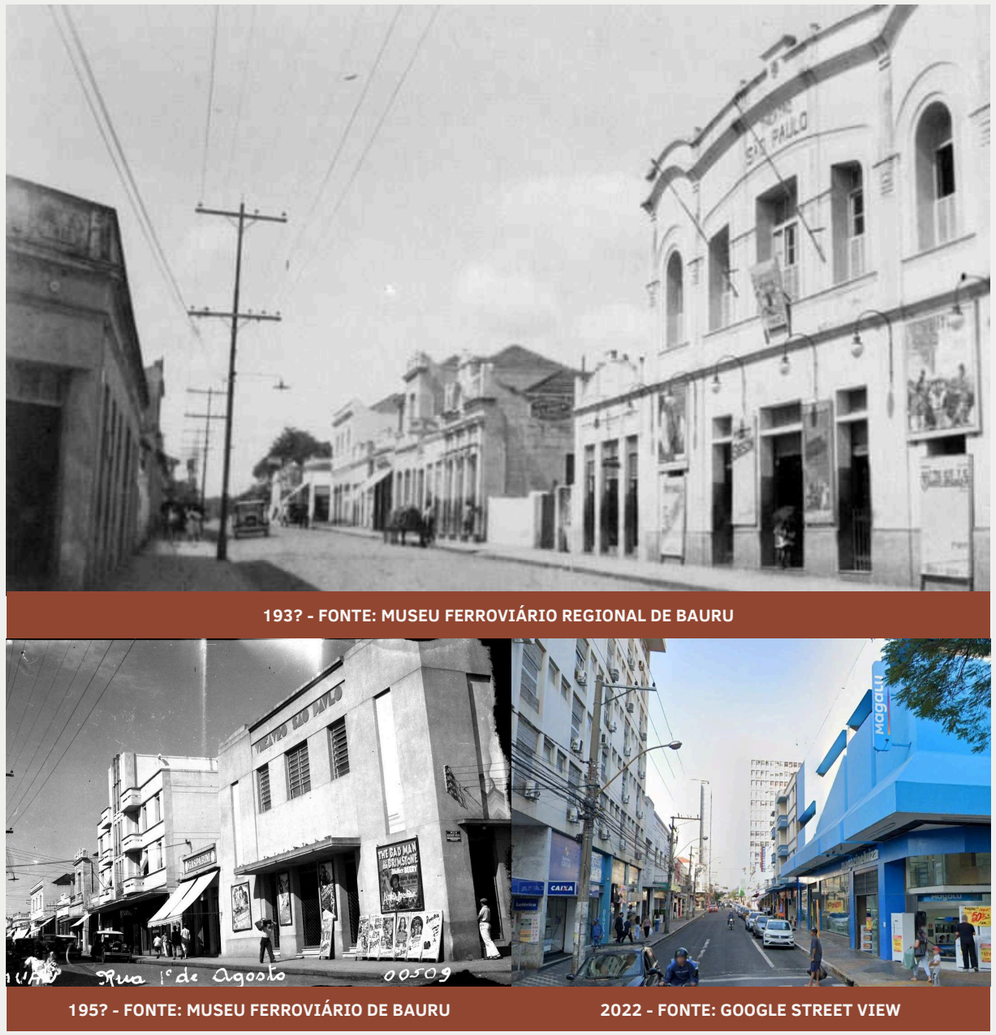
1940 - FONTE: PREFEITURA DE BAURU

ATUALMENTE - FONTE: SOCIAL BAURU

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru; Social Bauru.

A Rua Primeiro de Agosto, nessa época, seria mais voltada ao lazer, com bares, restaurantes, hotéis, bancos e os principais cinemas como o pioneiro Bijou Theatre, de 1922. Depois veio o Cine Bauru, inaugurado em 1938, em belo prédio Art Déco projetado pelo arquiteto João Caciolla, o Cine São Paulo **(Figura 12)** e o Cine Capri, sendo o setor tratado como a "Cinelândia" de Bauru (GHIRARDELLO, 2020, p. 194).

Figura 12 – Rua Primeiro de Agosto ao longo dos anos com destaque ao Edifício Abelha e o antigo Teatro São Paulo, que depois se tornou o Cine São Paulo.



193? - FONTE: MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU

195? - FONTE: MUSEU FERROVIÁRIO DE BAURU

2022 - FONTE: GOOGLE STREET VIEW

Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Nos anos 30 e 40, o comércio continuava a se desenvolver. Foi neste período que as primeiras famílias começaram a construir suas casas na Avenida Rodrigues Alves assim como houve inúmeras reformas e melhorias urbanas, como relatado em jornais da época **(Figura 13)**.

Figura 13 - Notícia Jornal O Bauru início dos anos de 1946.

Ajardinamento da esplanada da N. O. B.

Há pouco foi noticiado que seria ajardinada toda a esplanada da Estação Central de Bauru A noticia, como era natural, causou grande satisfação. Possuindo Bauru a mais bela estação ferroviaria do Estado e uma das mais importantes da America do Sul toda a sua beleza arquitetônica desaparece aos olhos dos visitantes, vendo a sua chegada verdadeiros pantanais, devido á topografia do terreno e sua proximidade com o ribeirão que margeia aquela parte da cidade.

Por certo, providencias serão tomadas nesse sentido, podendo a nossa cidade contar em breve não só com uma soberba estação, como tambem como uma linda esplanada, totalmente ajardinada.

Reforma de passeios

Iniciou se, incentivado pela Prefeitura Municipal, o trabalho de reforma de passeios. Os da rua Batista foram remodelados, o da 1.o de Agosto foram iniciados, mas, nisto ficou. Talvez, devido a falta de cimento. Mas, cimento já temos e bastante. Não seria hora de se reiniciar esse trabalho, tão necessário a Bauru?

Fonte: Núcleo de Pesquisa e História, NUPHIS/UNISAGRADO.

A Rodrigues Alves em seu trecho central, já possuiu canteiros com mais de cinco metros de largura **(Figura 14)**, dotados de bancos de granilite e árvores frondosas podadas em forma de topiaria. Foram cortadas com a alegação que hospedavam insetos, chamados de "lacerdinhas", que entravam nos olhos dos pedestres e daqueles que descansavam nos bancos. Com o tempo e o aumento do uso dos veículos motorizados, o amplo canteiro central foi sendo reduzido para alargamento do trecho carroçável. O aspecto agradável dessa avenida foi sendo deixado de lado ao mesmo tempo em que as moradias foram desaparecendo em favor dos serviços e comércio (GHIRARDELLO, 2020, p. 190).

Atualmente o início da Rodrigues conta com comércio popular, lojas de móveis usados, velhos hotéis, sendo alguns abandonados, estacionamentos e brechós.

Também ao longo da via se encontram serviços ligados à saúde. Fazem-se presentes cabeleireiros, lanchonetes, óticas e lojas de produtos de baixo custo. Parte dos negócios ali instalados, particularmente os pequenos, é efêmero. Contudo, nota-se que os melhores pontos comerciais sempre são aqueles junto às paradas de ônibus, o que demonstra a relação entre o transporte público e o comprador/usuário dos serviços de toda região (GHIRARDELLO, 2020, p. 191).

Figura 14 – Avenida Rodrigues Alves ao longo dos anos.

Fonte: Facebook: a Bauru que não vivi; Blog: Itinerários do imaginário (rcortazzi); Prefeitura Municipal de Bauru.

A partir dos anos 1960 foram instituídas políticas de criação do Parque Industrial na cidade, refletindo o pensamento de modernização da época. Tiveram como principais ações, obras de construção de Viadutos e avenidas, projetos característicos do período da ditadura militar (LOSNAK, 2004, p. 188).

Essa nova temporalidade surgiria a partir da instalação das indústrias criadoras de riquezas e progresso, com a construção de um setor viário monumental e de um projeto urbano moderno que se refletiu também na arquitetura de edifícios importantes da cidade. Segundo Losnak (2004, p. 154), “a produção de bens materiais simbólicos visava impor à maioria das pessoas, a instauração de um futuro sem duração e desconectado da constituição do presente, negando a constituição histórica para outros segmentos sociais além das elites e classes dominantes”.

Foi nesse período que se construíram edifícios no estilo moderno: as elites valorizavam o moderno, como uma busca por estarem atualizadas nas mais novas transformações, marcando diferenças com o passado e apostando no progresso (LOSNAK, 2004, p. 163). Como exemplo, tem-se a canalização do Córrego das Flores, para construção da Avenida Marginal (atual Nações Unidas) em 1956, a construção do prédio Brasil-Portugal, em 1964, a construção da prefeitura, a igreja, a rodoviária e outros edifícios e ações de caráter modernista.

A rodoviária, até os anos 80, coexistia na praça em frente à estação da NOB **(Figura 15)**.

Figura 15 – Rodoviária de Bauru em 1977.

Fonte: https://www.osvaldosbeghen.com/rodoviaria-1. Acesso em: 26 mai. 2024.

Como não havia estrutura adequada, as passagens da improvisada rodoviária eram vendidas nos bares ao redor (GHIRARDELLO, 2020, p. 198). O acesso dos ônibus à Praça Machado de Mello, local da improvisada "rodoviária" da cidade, era complicado devido à distância das rodovias, ausência de avenidas de ligação e a posição da praça, por ser um local congestionado da cidade.

Na década de 1980, devido à efetiva decadência da ferrovia, sua proximidade deixa de ser relevante, aliás, ao contrário, passa a repelir a transitória rodoviária. Como consequência, o amplo e moderno terminal rodoviário é construído junto às novas avenidas Nações Unidas e Nuno de Assis, com projeto do Arquiteto Jurandyr Bueno Filho e inaugurado em agosto de 1980 **(Figura 16)**. Ou seja, a ferrovia, situada na Machado de Mello, se esvazia e a rodoviária muda de lugar, o que foi um péssimo cenário para o centro da cidade (GHIRARDELLO, 2020, p. 217).

Figura 16 – Vista aérea região central de Bauru-SP, com destaque à criação das Avenidas Nuno de Assis, Nações Unidas e rodoviária (na parte inferior da segunda imagem).

194? - FONTE: AZEVEDO (1950, P. 144)

1980 - FONTE: PREFEITURA DE BAURU

Fonte: AZEVEDO (1950, p. 144); Prefeitura Municipal de Bauru.

A avenida Nações Unidas acabou direcionando o centro das atenções em Bauru a partir de 1960. Foi rapidamente ocupada e incorporada por setores da cidade para moradia comércio lazer e símbolo de status (LOSNAK, 2004, p. 178). Em 1962 começou a funcionar a faculdade de Odontologia de Bauru e posteriormente outras faculdades foram se consolidando. A criação posterior do Parque Vitória Régia foi lida pelo arquiteto responsável pelo projeto sob a perspectiva de criação de um símbolo e composição da identidade, que faltava em Bauru, conforme afirma o mesmo:

> **"Eu achava que faltava uma cara para Bauru Paris tem a torre Eiffel o Rio tem o Pão de Açúcar Recife a Veneza brasileira e aqui a nossa região é de natureza muito pobre. não temos rios, não temos cachoeiras, então aproveitei o meio das Nações Unidas que tinha uma erosão muito grande e dei uma cara para a cidade" (SANTOS, 1998, p. 2).**

O surgimento das avenidas, dos viadutos e do Parque Vitória Régia como novos emblemas urbanos em Bauru ocorreram ao mesmo tempo do período de declínio da ferrovia e de sua influência na cidade (LOSNAK, 2004, p. 196). Na década de 1970 a Fundação Educacional de Bauru e a USP, juntas com a Fafil e ITE atendiam a alto número de alunos da cidade e da região. Ampliaram o número de vagas e consolidaram setor terciário da economia, tornando a cidade um centro de serviços educacionais (LOSNAK, 2004, p. 201), que consiste no setor mais atuante nos dias de hoje na cidade **(Figura 17).**

Figura 17 - Mapa Evolução Urbana região central e bairros do entorno.

Fonte: Prefeitura Municipal de Bauru (adaptado). Disponível em: https://pdbauru2019.webflow.io/mapas-diagnostico. Acesso em: 26 mai. 2024.

4.1– Igreja Matriz e Praça Rui Barbosa

A igreja, bem como a praça central, que poderia ser considerada como um símbolo de marco da cidade, é um dos exemplos de edifícios e espaço público que foi remodelado conforme interesses de garantia da modernidade e renovação urbana.

Na década de 1910, a região que comporta a praça Rui Barbosa era conhecida como Saara, devido ao seu solo arenoso e ao calor de Bauru. Nessa época, a existência da capela no local começou a dividir opiniões. Enquanto o poder público exigia a área da capela para a urbanização da região central, os religiosos de Bauru e da diocese de Botucatu defendiam a permanência da estrutura. Depois de muito tempo da discussão, sem um consenso estabelecido, a capelinha foi demolida por moradores na calada da noite do dia 13 de agosto de 1913. Em 1915, a partir de uma verba oferecida pela prefeitura, foi construída a Igreja Matriz Divino Espírito Santo em estilo neogótico com torre e sino **(Figura 18)**. No entanto, no ano de 1955, em que Bauru ainda permanecia sob o interdito, a igreja foi novamente demolida para construir a atual Catedral do Divino Espírito Santo, datada de 1964 e edificada utilizando princípios da arquitetura moderna.

Figura 18 - Ao centro da quadra, a Igreja Matriz pronta.

Fonte: Acervo do Museu Histórico Municipal de Bauru.

A praça Rui Barbosa sofreu processo semelhante. Esse espaço fez parte da história de muitos moradores da cidade pois era o local onde ocorria o passeio público, onde havia os encontros e as paqueras, eventos cívicos, onde a banda tocava no coreto. Foi o centro das atividades de lazer ao ar livre. Nos domingos e feriados era lá que acontecia o footing com os jovens rodando ao redor da praça, rapazes e moças separadamente e em sentido contrário. No coreto se apresentavam as bandas musicais mais importantes, como a do 4º Batalhão dos Caçadores e a Corporação Musical São José.

A praça Rui Barbosa, desde sua inauguração, se tornou o centro de convivência social da cidade, também era o ponto de encontro após as missas, dos eventos carnavalescos, quermesses beneficentes e dos passeios com as crianças que se entretinham com os peixes e, muito depois, com os jacarés do lago (GHIRARDELLO, 2020, p. 67). Era um espaço para ver e ser visto, livremente aberto e sem grades, relativamente acessível, pois aceitava a quase todos desde que estivessem "decentemente vestidos" **(Figura 19)**.

Figura 19- Praça Rui Barbosa, com destaque ao chafariz em funcionamento.

Fonte: Museu Ferroviário.

Porém, com o passar dos anos, foram exigidas as modernizações. Conforme notícias da época **(Figura 20)**, nota-se um desejo de avanço, mas que acabou gerando com as reformas, um espaço deserto, com poucos usos e inseguro para a população que passa pelo local **(Figura 21)**.

Figura 20 – Notícia acerca do Coreto da Praça Rui Barbosa

Coreto da Praça Rui Barbosa

A Prefeitura Municipal está consertando o coreto da praça Rui Barbosa.

Pensamos que, a Prefeitura acertaria mais, arrancando daquela tradicional e rica praça publica aquele antiquado coreto, construido em épocas remotas, quando a arte moderna de construir desconhecia o cimento armado e suas vantagens.

Um coreto de cimento armado, baixo, moderno e amplo, para comportar cinquenta pessoas, ou melhor, cinquenta musicos, como é utilizado, daria uma nota de elegancia áquele belo e aprasivel logradouro publico.

Fonte: Jornal Diário de Bauru (1946). Núcleo de Pesquisa e História, NUPHIS/UNISAGRADO.

Figura 21 – Praça Rui Barbosa e Catedral do Divino Espírito Santo ao longo dos anos.

Fonte: Acervo do Museu Histórico Municipal de Bauru; Facebook: a Bauru que não vivi; 96FM Bauru.

4.2 – Lazer, eventos cívicos e vida pública urbana

Era na Avenida Rodrigues Alves, durante os períodos pré-eleitorais, onde os comícios ocorriam em palanques montados na esquina da Rua Rio Branco. Todos os desfiles, tanto os cívicos militares como os de carnaval, aí se darão por muitas décadas. O fim da Segunda Guerra Mundial ali foi comemorado, assim como a recepção dos "Pracinhas" bauruenses (GHIRARDELLO, 2020, p. 184).

Os clubes, principalmente a partir da década de 1930, foram espaços sociais urbanos efetivamente de segregação: Automóvel Club **(Figura 22)**, Bauru Tênis Club e Sociedade Hípica abrigaram as elites que, para serem aceitas, precisavam ter seu nome aprovado pelo Conselho, pagar joias e contribuir mensalmente (GHIRARDELLO, 2020, p. 68).

Figura 22 – Automóvel Clube ao longo dos anos.

Fonte: Núcleo de Pesquisa e História, NUPHIS/UNISAGRADO; Blog: mafuadohpa.

A Rua Primeiro de Agosto, conhecida também na época como Cinelândia, foi por muitos anos via de negócios e de diversão que, de certa forma, prenunciava e antecedia as ruas paralelas e abaixo, destinadas aos cabarés e a prostituição (GHIRARDELLO, 2020, p. 194).

Durante a década de 1960, a atual Praça do Líbano sediou uma feira livre com barracas fixas **(Figura 23)**. No entanto, as elites consideravam tais instalações precárias, polemizavam na imprensa sobre o problema e cobravam constantemente do prefeito providências para eliminar aquilo que seria, segundo elas, uma vergonha para a cidade (LOSNAK, 2004, p. 161). Porém não seria apenas dessa época as reclamações em relação às feiras livres, conforme mostram notícias de 1946 **(Figura 24)**.

Figura 23 – Feira entre a Av. Nações Unidas e Rodrigues Alves (196-).

Fonte: https://www.facebook.com/groups/636995370290049. Acesso em: 24 mai. 2024.

Figura 24 – Reclamação moradora de Bauru acerca de acontecimentos na Feira Livre da Cidade.

A molecada na Feira

Recebemos a seguinte caria: — «Sr. Redator do DIARIO DE BAURU. — Domingo ultimo fui com uma das minhas filhas fazer compras na Feira-Livre. E' nosso costume. Com a concurrencia, que sempre há, os preços são mais toleraveis, embora, podessem ser mais accessiveis. Mas, não é este o caso. Quero me referir à sucia de «bonitinhos» que vão exclusivamente para amolestar as familias. Falam o que querem. Afrontam a qualquer pessoa, sem que alguem tome providencias Porisso, eu estou pedindo ao DIARIO DE BAURU, pôr isto às claras. Muito obrigada. Uma senhora»:

ACEIT

Fonte: Diário de Bauru, 1946. Acervo Núcleo de Pesquisa e História, NUPHIS/UNISAGRADO.

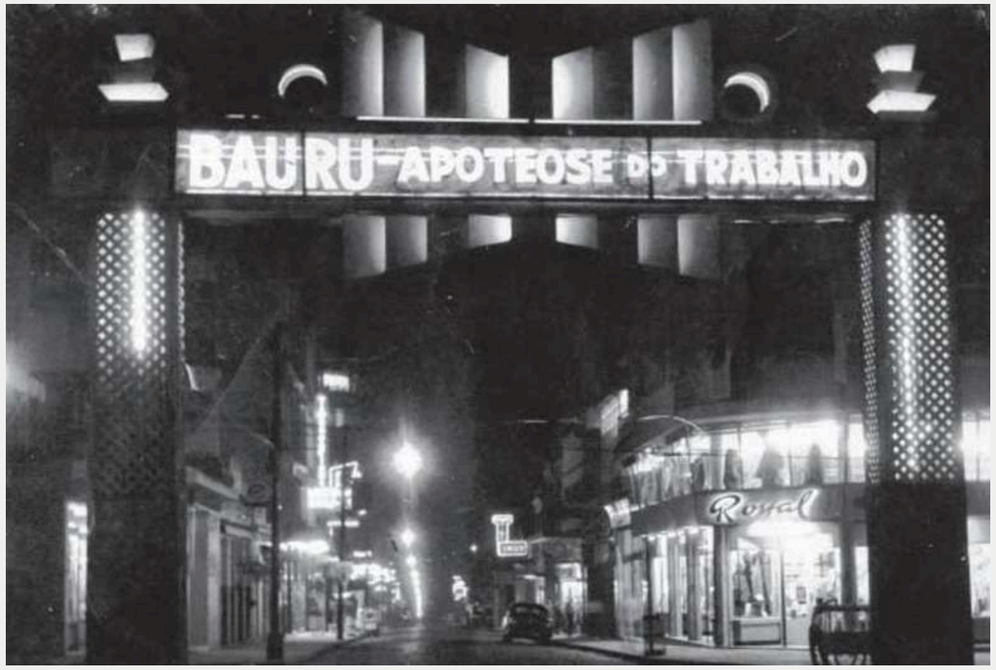
Atualmente as feiras estão presentes em vários bairros da cidade, inclusive nos bairros da classe média, onde ocorre nas quartas feiras a tradicional feira no Parque Vitória Régia. No centro, a mesma ocorre nos dias de domingo, na rua Gustavo Maciel, juntamente com a conhecida Feira do Rolo, que se instala na Rua Júlio Prestes, também aos domingos, em um largo próximo a Antiga Estação da Companhia Paulista. Nessa feira, ocorre a venda e troca de produtos dos mais variados tipos, como antiguidades e utensílios em geral **(Figura 25)**.

Figura 25 – Feira do Rolo.

Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=QTYXK05Wppc e https://pt.foursquare.com/v/feira-do-rolo/4e5140d7b0fb088f3c34a8d1. Acesso em: 07 jun. 2024.

Já a Batista de Carvalho é retratada em crônicas da época como uma rua de personalidade. Na crônica "Rua Batista de Carvalho", de 1967, de um escritor não identificado mostra o espírito da época e os personagens diversos que frequentavam a Batista; compara-a à Rua Augusta, símbolo de juventude e status na capital **(Figura 26)**, contudo "talvez mais pela variedade de tipos que pelo luxo dos estabelecimentos". Fala dos universitários, dos comerciantes de várias nacionalidades ali estabelecidos e, de forma preconceituosa, dos nordestinos que chegavam à cidade (GHIRARDELLO, 2020, p. 214-215).

Figura 26 - Rara imagem da Batista de Carvalho iluminada em seus tempos áureos.



Fonte: JC Ilustrado.

São, ainda, os universitários que criaram a mais famosa boate do período. Depois de passar por outros dois locais anteriormente, estabeleceu-se na Rua Agenor Meira, em pleno centro, o "Ciente", aberto na década de 1970 por estudantes da Faculdade de Engenharia da Fundação Educacional de Bauru e onde pulsou a vida noturna jovem durante o período das discotecas (GHIRARDELLO, 2020, p. 216).

Foram essas e outras atividades que permearam a região por várias décadas. Sendo que, ao longo dos anos, conforme as tendências e costumes iam e vinham, os hábitos da população também foram se alterando, o que se refletiu na configuração dos espaços públicos e de lazer que temos na cidade atualmente **(Figura 27).**

Figura 27 – Mapa com a indicação das localidades identificadas nas fotos históricas.

Fonte: elaboração própria.

4.3 – Legislações e propostas de projeto para a região central de Bauru

O Plano Diretor de Bauru no início da década de 1970 já trata a zona central como "deteriorada" e, antes desse, o Plano Diretor do CPEU/USP, também qualifica a região dessa forma, inclusive propondo demolição de extensa zona que ia da estação ferroviária até a Rua Virgílio Malta com a finalidade de criação de Centro Cívico para a cidade (GHIRARDELLO, 2020, p. 216).
O Plano Diretor de 2008, percebendo a questão, em seu Artigo 25 reconhece nessa região a existência de imóveis não utilizados e subutilizados, áreas degradadas ao longo da orla ferroviária, segmentação do sistema viário pela ferrovia, imagem negativa perante a população e aponta algumas diretrizes:

> **"I - Requalificação das áreas públicas;**
> **II - Melhoria do sistema viário, da iluminação, da arborização e do mobiliário urbano;**
> **III - Incentivos à moradia e comércio noturno;**
> **IV - Incentivos à recuperação e valorização de prédios tombados e de interesse histórico–cultural;**
> **V - Incentivo à ocupação dos imóveis ao longo da orla ferroviária;**
> **VI - Incentivo à instalação de serviços públicos;**
> **VII - Utilização de operação urbana consorciada ou consórcio municipal;**
> **VIII - Utilização da transferência do direito de construir".**

Na Nova Lei de Uso e Ocupação do Solo (ainda não aprovada), elaborada Secretaria de Planejamento (Seplan), constam novas diretrizes em relação à região central e se estabelece uma nova zona que faz parte da área estudada: a chamada Zona Centro Expandido (ZCE). Trazendo no artigo 6 a sua definição: "A Zona Centro Expandido compreende o entorno da Zona Central, onde há tendência de espraiamento das atividades comerciais e de serviços". Apontando algumas diretrizes como:

> **"I- Favorecer a tendência de ampliação da Zona Central, renovando os padrões de uso e ocupação do solo e requalificando a paisagem urbana;**
> **II- Estimular o uso misto e o adensamento construtivo e demográfico do seu território, aproveitando a disponibilidade de infraestrutura ociosa, de modo a aproximar moradia e trabalho;**
> **III- Estabelecer conexões entre o centro principal e o seu entorno, superando as barreiras físicas representadas pelas avenidas, viadutos e rodovia".**

Bem como traz diretrizes relevantes para a área central, de grande importância de se considerarem realizar qualquer tipo de intervenção na área:

> **"I- Propiciar a retomada do caráter de centralidade principal da zona, por meio de projeto estratégico que integre revitalização do espaço, proteção ao patrimônio histórico-cultural, incentivo a alternativas de desenvolvimento econômico, criação e retomada de espaços para atividades e manifestações culturais;**
> **II- Exigir o cumprimento da função social da propriedade dos imóveis vazios e subutilizados;**
> **III- Incentivar o uso misto, de modo a ampliar a vitalidade urbana,**
> **IV- Otimizar a utilização da infraestrutura existente, com adensamento populacional".**

A Lei nº 7.181 de 2019, institui diretrizes importantes acerca dos passeios e logradouros públicos, que devem ser consideradas em qualquer intervenção que for realizada:

> **"Art. 3° [...] a implantação de rampas para pessoas com mobilidade reduzida, a serem executadas de acordo com as especificações de acessibilidade e mobilidade urbana [...].**
> **Art. 5° [...] padronização de revestimentos e a instalação de piso tátil [...].**
> **Art. 7º O passeio público será organizado em faixas: Faixa de Serviço, Faixa Livre e Faixa de Acesso; bem como traz especificações para cada uma destas [...].**
> **Art. 12° Em locais onde existam pontos públicos de embarque e desembarque de passageiros o passeio público deverá ter calçamento contínuo, desde a guia até a divisa do imóvel [...].**
> **Art 17° Os estabelecimentos comerciais que se utilizarem de mesas ao longo do passeio público deverão deixar um espaço livre no passeio para a passagem de pedestres que corresponda, no mínimo, a 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura".**

Deve-se considerar também a Lei n° 6.269, de 2012, responsável pela instituição da destinação especial às quadras 1 a 7 da Rua Batista de Carvalho, de forma também a disciplinar sua utilização, sendo incluídas a Praça Rui Barbosa e a Praça Machado de Mello:

> **“Art 2° § 1º As fachadas dos imóveis que apresentam elementos de valor históricos, artísticos, arquitetônicos, assim definidas pela Prefeitura ou órgão competente, deverão ser preservadas, proibida a colocação de elementos que alterem, escondam ou interfiram nas suas características originais.**
> **Art. 3º É vedado o exercício de atividades comerciais e de serviços que sejam, pela sua natureza e/ou porte, incompatíveis com o uso característico do Calçadão [...].**
> **Art. 4º [...] só será permitido o comércio regularmente estabelecido, eventos de caráter artístico, religioso, cultural ou institucional, sem finalidade econômica que não venha a degradar a limpeza e o normal uso do Calçadão e desde que aprovado pela Secretaria Municipal de Planejamento ou de Desenvolvimento Econômico”.**

Existiram inúmeras propostas projetuais de intervenções na região por parte da prefeitura, instituições e empresas privadas, sobretudo para a ocupação de alguns vazios urbanos. Como por exemplo a intenção da instalação de um mercadão, inicialmente, em 2019, na região do antigo armazém da Paulista, localizado na Rua Júlio Prestes, em frente ao largo onde ocorre a feira do rolo.
A outra, e mais recente proposta (2023) de um Mercado Municipal, foi para a área de um estacionamento, localizado na rua Ezequiel Ramos (em frente à Caixa Econômica Federal). Foi realizado um projeto da iniciativa privada e realizada audiência pública pela Secretaria de Planejamento, mas ainda não existem informações acerca da aprovação e início do projeto **(Figura 28)**.

Figura 28 – Projeto do “Mercadão Central”.

Fonte: Colim Arquitetura.

Já no Calçadão da Batista de Carvalho, a Prefeitura iniciou em fevereiro de 2024 as obras de requalificação, que foi realizado mediante a proposta de vários projetos para o local. Segundo a Prefeitura:

> **“Estão previstas a recuperação completa do piso, implantação de paisagismo com a substituição dos bancos de concreto, da jardinagem e de lixeiras em aço galvanizado, recuperação das instalações elétricas, cobertura em policarbonato alveolar nos arcos, construção de rampas de acesso e instalação de piso tátil, entre outros.**
> **Uma das novidades será a implantação de áreas verdes, que substituirão os arcos sem cobertura, amenizando os efeitos do calor e criando sombra natural. Cada quarteirão contará com um espaço para a área verde. Já os dois arcos cobertos de cada quarteirão, símbolos do Calçadão, serão revitalizados. A proposta também destaca a acessibilidade e a manutenção das características originais da principal rua do comércio do município e de toda a região”.**

Outro projeto proposto para a região foi um empreendimento imobiliário no ano de 2014, mas que não entrou em vigor. Foi proposto pela Casa Alta Construções, em parceria com o Grupo Marc, um empreendimento imobiliário com 870 apartamentos ao lado da estação ferroviária, na Avenida Pedro de Toledo.

A novidade trazida pelo projeto era a construção de um parque linear que começaria no Viaduto Mauá até o Viaduto JK (Rua Treze de Maio), seguindo as margens do Rio Bauru e da linha férrea. Contaria também com a requalificação da região da Batista de Carvalho e da Praça Machado de Mello **(Figura 29).**

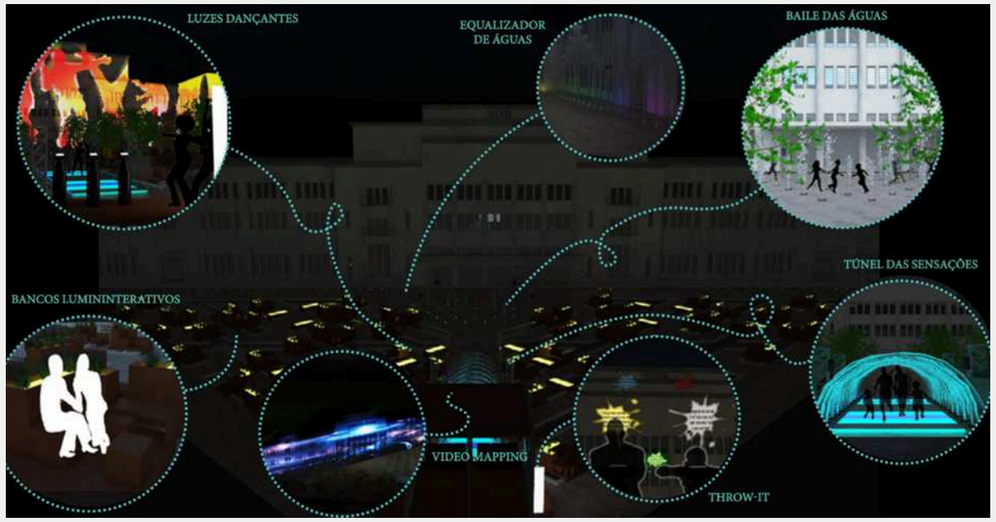
Figura 29 – Projeto de Requalificação da Praça Machado de Mello e Batista de Carvalho.

Fonte: https://residem.wordpress.com/2014/11/07/projeto-de-revitalizacao-do-centro-comeca-a-sair-do-papel-com-empreendimento-imobliario/. Acesso em: 28 mai 2024.

Outra proposta que merece destaque foi a proposta de requalificação da NOB, dos vagões e da Praça Machado de Mello, elaborada para o Trabalho Final de Graduação da Priscila Minematsu Sunao (2016). A proposta é inovadora e conta com um programa vasto para o local, com o foco na ativação e retomada dos usos para esse edifício (hoje em estado de abandono). Os usos propostos para o espaço público urbano indicam o anseio pela ativação da praça e movimentação de pessoas na região da antiga estação ferroviária em diferentes períodos do dia, sobretudo no período noturno.

Com o intuito de explorar as novas Tecnologias de Interação, Informação e Comunicação (TICs), foi desenvolvido um projeto que conta com propostas de instalações interativas no local como: projeção mapeada (videomapping), iluminação interativa, a instalação de jatos de água no chão, jogos em pistas de LED, entre outras intervenções no espaço urbano **(Figura 30).**

Figura 30 – Trabalho Final de Graduação Priscila Minematsu Sunao. Proposta de requalificação do edifício sem uso da Estação da NOB.



Fonte: https://issuu.com/pritsunao/docs/portfolio_priscila_issuu. Acesso em: 04 jun. 2024.

Essas e outras inúmeras propostas, trazidas pelo município, iniciativa privada ou pelas universidades, permaneceram arquivadas. Muitas delas não foram para frente devido a inúmeros fatores, seja pela falta de recursos ou por disputas políticas e de interesses, mas todas demonstram o interesse de mudança e melhorias na região por diferentes agentes da cidade **(Figura 31).**

Figura 31 – Localização das propostas para a região central.

1- PROJETO DE UM CENTRO CÍVICO (1970)
2- PROJETO DO MERCADO MUNICIPAL (2019)
3- PROJETO DO MERCADO MUNICIPAL (2023)
4- REVITALIZAÇÃO CALÇADÃO DA BATISTA
5- EMPREENDIMENTO IMOBILIÁRIO, PARQUE LINEAR E REQUALIFICAÇÃO DA BATISTA CASA ALTA CONSTRUÇÕES (2014)
6- TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO PRISCILA SUNAO (2016)

1- HOTEL CARIANI, HOTEL MILANESE E HOTEL ESTORIL
2- EDIFÍCIO BRASIL PORTUGAL
3- AUTOMÓVEL CLUBE
4- ANTIGA CASA SAVASTANO
5- CASA PONCE PAZ
6- ANTIGA FARMÁCIA POPULAR
7- EDIFÍCIO ABELHA
8- COLÉGIO SÃO JOSÉ
9- CASA COMERCIAL SOBRADO
10- ANTIGO PALACETE PAGANI
11- GRUPO ESCOLAR ERNESTO MONTE
12- CÂMARA MUNICIPAL DE BAURU
13- ESTAÇÃO CENTRAL NOROESTE (NOB)
14- ATUAL MUSEU FERROVIÁRIO
15- ANTIGA CASA DO SUPERINTENDENTE DA NOB
16- SEDE DO INSS
17- CASA DOS PIONEIROS
18- PRAÇA MACHADO DE MELLO
19- PRAÇA RUI BARBOSA
20- CATEDRAL DO DIVINO ESPÍRITO SANTO
21- ESTAÇÃO FEPASA
22- CASA LUSITANA
23- FEIRA DO ROLO
24- SANTUÁRIO DE NOSSA SENHORA APARECIDA
25- RODOVIÁRIA

Fonte: elaboração própria.

4.4 – Patrimônio arquitetônico da cidade de Bauru

O município de Bauru possui uma série de edifícios tombados pelo Conselho municipal de Defesa do Patrimônio Cultural - CODEPAC. A maioria se concentra na região central da cidade. Seu vasto patrimônio arquitetônico engloba desde uma série de construções que representam o período das primeiras décadas do século XX, tais como estabelecimentos comerciais, hotéis, igrejas, colégios, residências e edifícios públicos (PDP, 2019, p. 76). O município também recebeu o tombamento pelo órgão do estado de São Paulo (CONDEPHAAT). Na região central, consiste na porção da malha ferroviária e dependências das estações – Sorocabana, Noroeste e Paulista **(Figura 32)**.

Figura 31 – Localização das propostas para a região central.

EDIFÍCIOS TOMBADOS PELO CONDEPHAAT (ESTADO DE SP) - PERÍMETRO DE TOMBAMENTO

COMPLEXO FERROVIÁRIO DE BAURU: ESTAÇÃO SOROCABANA, ESTAÇÃO DA NOROESTE E OFICINAS, PRAÇA MACHADO DE MELO, MUSEU FERROVIÁRIO, ESTAÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA, ARMAZÉNS, RESIDÊNCIAS DE FUNCIONÁRIOS, TRILHOS E SUAS DEPENDÊNCIAS.

EDIFÍCIOS TOMBADOS PELO CODEPAC (MUNICÍPIO DE BAURU):

1- HOTEL CARIANI
2- HOTEL ESTORIL
3- HOTEL MILANESE
4- EDIFÍCIO BRASIL PORTUGAL
5- AUTOMÓVEL CLUBE
6- ANTIGA CASA SAVASTANO
7- CASA PONCE PAZ
8- ANTIGA FARMÁCIA POPULAR
9- EDIFÍCIO ABELHA
10- COLÉGIO SÃO JOSÉ
11- CASA COMERCIAL SOBRADO
12- ANTIGO PALACETE PAGANI
13- GRUPO ESCOLAR ERNESTO MONTE
14- ESTAÇÃO CENTRAL NOROESTE (NOB)
15- ANTIGA CASA DO SUPERINTENDENTE DA NOB
16- SEDE DO INSS
17- CASA DOS PIONEIROS
18- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA COMPANHIA PAULISTA
19- CASA ALIANÇA FRANCESA
20- CASA LUSITANA

EDIFÍCIOS TOMBADOS CUJA PROPRIEDADE PERTENCE AO MUNICÍPIO DE BAURU OU A OUTRO ÓRGÃO PÚBLICO.

Fonte: CODEPAC e CONDEPHAAT (mapa: elaboração própria).

Por meio da investigação in loco, bem como das informações fornecidas em resposta à entrevista feita aos membros do CODEPAC, verifica-se algumas informações importantes para o entendimento sobre o direcionamento das políticas públicas acerca do patrimônio arquitetônico da cidade **(Apêndice 2)**. A prefeitura, sendo proprietária de alguns edifícios, não operou, ao longo dos últimos anos para a sua plena ocupação, como é verificado nas imagens da situação atual dos mesmos **(Figura 33)**.

Figura 33 – Localização dos edifícios tombados e seu estado atual.

Fonte: fotos pela autora (mapa: elaboração própria).

Dos edifícios tombados, estão desocupados atualmente: o Automóvel Clube (privado), que segundo dados fornecidos por entrevistas está sendo anunciado para venda. Outros edifícios desocupados: a Casa dos Pioneiros (posse do poder público), o Edifício INSS, a Estação Central Noroeste do Brasil e a Estação Ferroviária da Companhia Paulista.

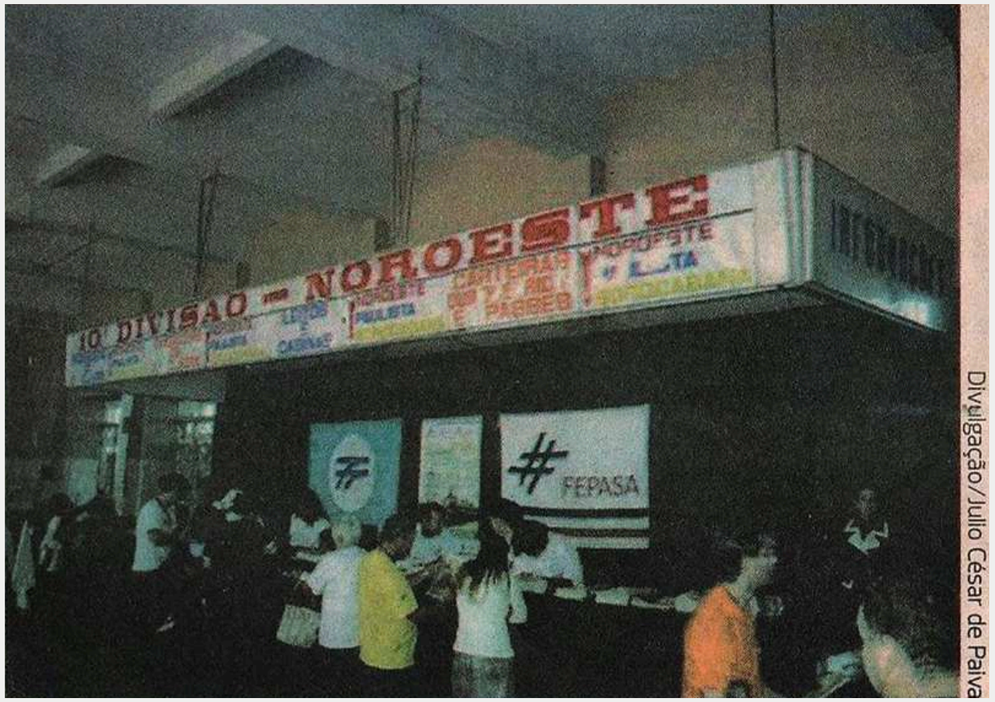
A Estação da Noroeste (14), está em estado de degradação há muitos anos. No passado, após deixar a sua função de estação, recebeu funções diversas e temporárias, como por exemplo: abrigou a Associação de Teatro de Bauru e Região (ATB), Associação Cultural de Tradição Afro-brasileira, Academia Bauruense de Letras (ABL), cursos de dança, oficinas e outras atividades culturais (Casa de Cultura Hip Hop) e por um período, a gare e alguns vagões receberam visitantes e fez parte do roteiro de visitas ao museu ferroviário. Atualmente, não está ocupada e segundo dados coletados em entrevista, houve a intenção de abrigar no local o poder executivo e a Câmara Municipal.

É importante ressaltar que existem inúmeros vagões tombados ao longo dos trilhos, mas que estão passando por um grande processo de degradação e furtos, devido ao seu abandono pelo poder público (que detém da responsabilidade pelos bens tombados em seu território) e a falta de propostas para a sua utilização, conforme afirmam os membros do CODEPAC.

Os vagões para transporte de passageiros, após o declínio do transporte ferroviário, permaneceram por alguns anos em uso, para o transporte urbano da cidade **(Figura 34)**.

A viagem inaugural ocorreu no ano de 1988 e o trajeto saia da Estação da Noroeste com destino a região do Aymorés (região leste). Tinha aproximadamente 10 quilômetros de extensão e o tempo de viagem era feito em 15 minutos. Nos anos 90, foi desativado.

Figura 34 - Passageiros compram passagens na estação de Bauru, na década de 1990.



Divulgação/Julio César de Paiva

Fonte: https://www.blogdorodrigo.com.br/post/%C3%BAltimo-trem. Acesso em 04 nov. 2024.

Já a Estação da Paulista e anexos (integrando o Museu Histórico Municipal) está localizada em uma região com poucos comércios, sendo uma área residencial e com grande quantidade de edifícios vazios e subutilizados. A estação e museu, estão passando por reformas por iniciativa da prefeitura, em parceria com o governo estadual, consistindo em obras de curto prazo para a sua reestruturação e acessibilidade, já que há mais de 10 anos estão fechados ao público. Os recursos utilizados são do Fundo Estadual de Defesa dos Interesses Difusos (FID) da Secretaria de Justiça e Cidadania, e recursos do município.

O Hotel Milanese (3), localizado próximo à estação, se encontra em uma região afastada da porção mais movimentada do comércio. Localizado ao final da Avenida Rodrigues Alves e próximo a outros hotéis tombados, se encontra em estado de degradação, sendo nos últimos anos ocupado por pessoas em situação de rua. Segundo dados fornecidos na entrevista, houve a proposta desse local abrigar um Centro Cultural e uma creche, mas que também não foram executados.

Atualmente, a quadra dos hotéis referenciada sofreu com algumas demolições por parte da prefeitura, para a instalação de um estacionamento, mas nenhuma política de preservação foi executada por parte da mesma.

A Casa dos Pioneiros (17), também de propriedade da prefeitura, se encontra em estado de ruínas, com suas estruturas comprometidas. É o imóvel mais antigo da cidade ainda de pé. Tombado pelo CODEPAC definitivamente em 2005, remonta aos anos da fundação de Bauru. Para ele, havia a proposta de ser restaurado para receber um museu que contaria a história da própria casa, bem como do início do povoado que deu origem à Bauru. Segundo o decreto de tombamento, o imóvel deveria ter suas fachadas frontal e lateral preservadas, bem como a inclinação de sua cobertura (PDP, 2019, p. 77). No entanto, até o momento, nenhuma medida foi tomada e o edifício se encontra em estado de ruína.

Em entrevista aos membros do CODEPAC, uma das pessoas entrevistadas afirma que um dos grandes desafios atualmente é a conservação e proposição de usos para a Estação Ferroviária e a Casa dos Pioneiros. Afirma que: "a principal questão é identificar a utilização dos imóveis tombados. [...] a partir do momento que o imóvel é abandonado ele começa a degradar". E acrescenta: "o grande desafio da Casa dos Pioneiros e de qualquer prédio público tombado é reformar e dar uma finalidade ou utilidade para ele".

A Casa Ponce Paz (7), outro edifício de propriedade da prefeitura, recebe atualmente a Pinacoteca Municipal. É um dos únicos patrimônios que está plenamente ocupado e em bom estado de conservação, pois recebeu um trabalho de restauro de excelente execução. No entanto, como espaço cultural, não é plenamente ocupado pela população, gerando assim reflexões acerca dos novos usos e a busca que espaços como esse têm por atrair os diversos públicos da cidade.

Por meio da entrevista pôde-se verificar que existiram inúmeros acontecimentos que prejudicaram a estrutura de alguns edifícios tombados e trouxeram consequências para seu estado de conservação, como por exemplo a invasão por moradores em situação de rua, incêndios e a queda de estruturas na Casa do Pioneiro, no Hotel Milanese, no Hotel Estoril, na estação Sorocabana e na estação da Ferroviária da Companhia Paulista; a decadência do edifício modernista do INSS por abandono e falta de uso e a deterioração do material rodante (locomotivas e vagões de trens) das ferrovias por falta de uso e manutenção.

Em relação às diretrizes utilizadas para o restauro e projetos de restauro dos edifícios tombados até o momento, geralmente é realizado sobretudo o tombamento da fachada.

Em caso de intervenção dos proprietários há a necessidade de consulta ao CODEPAC quanto a intervenção a ser executada, considerando o previsto no processo aprovado de tombamento. Porém são poucos os exemplos da execução de restauro dos edifícios tombados na cidade.

Em relação às condições de preservação e manutenção dos imóveis tombados do município de Bauru, uma pesquisa realizada por LOSNAK e LOPES (2015) com objetivo de entender os agentes que contribuem para a descaracterização do patrimônio histórico local e a relação entre preservação e a forma de uso ou abandono, apontou que o fato desses imóveis estarem tombados não garantem a sua preservação. Segundo o presidente do CODEPAC, a última legislação significativa promulgada pelo município de Bauru com o intuito de preservar o patrimônio histórico municipal foi em 2012: com a concessão da isenção parcial no Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU, para imóveis tombados no município de Bauru-SP: Lei Nº 6248 de 16 de agosto de 2012.

A situação atual do patrimônio arquitetônico no município exige intervenções de grande urgência, não somente para melhorar o aspecto físico da região, mas sobretudo por questões sociais e para preservação identitário do município. O abandono dos edifícios se reflete na porção do território, na paisagem e na forma como a população enxerga o local e a sua própria história.

Segundo o presidente do CODEPAC, as ações de maior urgência na região seriam a de "revitalização do centro, trazendo de volta os moradores (incluindo moradia de interesse social - HIS), o fortalecimento do comércio e a prestação de serviços, estímulo à atividades de lazer e cultura, com atividades diurnas e noturnas". Segundo ele, ações isoladas e pontuais não resolvem a questão do centro e não terão o efeito desejado de impulsionar a revitalização da área central de forma efetiva. "É necessário um projeto bem articulado em várias faces; moradia, comércio, prestação de serviços, lazer e segurança pública, para a reocupação e valorização do centro. O Plano Diretor e a nova Lei de Uso e Ocupação do Solo (zoneamento) podem ser o indutor dessa ocupação com o estabelecimento de atividades da própria administração pública municipal. Mais central e acessível à população".

Já para outro membro do CODEPAC entrevistado é preciso estar atento aos imóveis particulares, "se eles estão sendo utilizados ou abandonados. Se não existir uma proposta, seria importante tentar uma parceria público-privada para que seja dado uma destinação ao imóvel".

E acrescenta: “os proprietários dos imóveis desta área é que deveriam ter a responsabilidade de dar a manutenção e preservar seu imóvel visto que a prefeitura concede isenção parcial dos impostos do imóvel [...] visto também que o conselho faz o seu papel na orientação aos proprietários e sempre mantem o diálogo com os mesmos”. E cita como exemplo de uso e restauro a Estação Júlio Prestes em São Paulo, que foi restaurada e hoje é utilizada como sala de concertos, sede da orquestra sinfônica do estado e a estação se tornou o Museu da Língua Portuguesa.

O uso, restauro e a valorização dos bens tombados abrangem a dimensão pública e privada. Cabe ao poder público a regulamentação e o esforço político para a aplicação dos instrumentos de preservação do patrimônio e a garantia do uso, combatendo a especulação imobiliária, que reflete no esvaziamento de grandes porções do território. O direito à propriedade é garantido pela Constituição Federal de 1988, porém, o mesmo direito vem com a incumbência da garantia de sua função social. Como traz o artigo 182 (BRASIL, 2004):

> **A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (...)**
> **2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.**

A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (denominada de Estatuto da Cidade) regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana. Determina o direito ao espaço público urbano de qualidade e traz instrumentos de ordenamento espacial. Como traz no seu artigo 2°, “tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (FEDERAL, 2001), trazendo no inciso VI, a intenção pelo combate à: “e) retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização; e f) deterioração das áreas urbanizadas” (FEDERAL, 2001).

Tem-se o Estatuto da Cidade como um aliado da política urbana. Sua aplicação incide em melhorias no espaço público. Cabe a gestão utilizá-lo de forma favorável à cidade e à população.

Como afirma o presidente do CODEPAC: “as metas do que e como fazer, é de responsabilidade do Poder Executivo para a busca de soluções como o restauro e a requalificação do bem tombado e do espaço urbano.

Para isso é necessário ter projetos com soluções específicas para cada bem tombado pelo CODEPAC”. Afirma também que “para uma política de preservação do patrimônio deve-se: “buscar os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, Lei Paulo Gustavo, recursos federais e estaduais”.

E acrescenta: “é necessário adotar como medida a ser aplicada, a execução de projetos arquitetônicos e urbanísticos com definição de novo uso e/ou reocupação. Como referência a essas ações tem-se a cidade de São Paulo-SP, Rio de Janeiro-RJ, Curitiba-PR, Salvador-BA, Ouro Preto-MG, etc. Há também diversos templos religiosos, praças e residências preservadas no interior do estado, assim como, estações, oficinas e galpões em cidades ao longo da malha ferroviária paulista que foram absorvidas pelos municípios sendo restaurados”. Observando exemplos concretos, percebe-se a possibilidade da transformação de áreas centrais e a valorização de seus edifícios. Garantindo assim o direito ao espaço público de qualidade e a permanência dos elementos simbólicos e constituintes da história de um local.

5 – ANÁLISE DA PAISAGEM DO CENTRO DE BAURU-SP

Com base nos conceitos apresentados por Gordon Cullen, buscou-se analisar a paisagem urbana da área central de Bauru, pelo método da visão serial. Por meio do percurso pelas ruas do bairro e das imagens geradas, pôde-se identificar elementos marcantes na paisagem e que fazem parte do imaginário simbólico de quem utiliza ou vive no local. Também se destacam os edifícios importantes para a história do município, mas que passam despercebidos, devido a algum "ruído" ou impedimento visual.

Percebe-se uma paisagem bem diferente da que aparece nas fotos antigas da cidade, apresentadas no capítulo anterior. Atualmente, há um padrão nas fachadas das lojas: a maioria se constitui com uma cor chamativa, portas comerciais com toldos, sem ornamentação, com placas de identificação nos seus diferentes tipos e tamanhos.

A Rua Batista de Carvalho tangencia uma das faces da Praça Rui Barbosa, permitindo a vista do coreto e da Catedral, localizada de frente para a Praça e com sua fachada voltada para a referida rua. No entanto, nessa região da praça, o que tem destaque são as barracas coloridas dos vendedores ambulantes. A fachada modernista da catedral, sem ornamentações, se mistura na paisagem e o que chama a atenção é a volumetria da torre, devido à sua altura.

Na entrada do calçadão pode-se avistar a Casa Lusitana com sua fachada preservada, porém na cor azul, fazendo com que se pareça um comércio, assim como os do entorno; o que a diferencia é o detalhe do relógio antigo. Adentrando o calçadão, o elemento que se destaca ao longo do percurso é a cobertura, formando um arco, que se repete até a penúltima quadra, com cobertura em alguns lugares. Há alguns bancos, floreiras e lixeiras. Os edifícios históricos preservados se misturam e muitas vezes se apagam diante das fachadas coloridas do entorno. O mais marcante é o edifício do antigo Palacete Pagani (atual Drogasil), devido a sua localização estratégica (esquina). Ao final do percurso, uma praça se abre dando destaque à grande Estação da NOB, que pode ser vista desde as últimas quadras do calçadão **(Figura 32).**

Na Avenida Rodrigues Alves, o percurso se destaca pela grande quantidade de carros e a aridez de vegetação. As calçadas são largas e possuem pontos de ônibus. O percurso é monótono, existem lojas e os edifícios que se destacam são os prédios devido a sua altura e, ao final, os edifícios históricos, em estado de abandono, como por exemplo o hotel Milanesi.

Assim como a Batista de Carvalho, em suas quadras finais, é notável a diminuição do movimento de pedestres, bem como da quantidade de comércio. Ao fim do percurso, se abrem uma pequena praça e uma ampla paisagem com fragmento de vegetação e a orla ferroviária. Se destaca também ao longe o viaduto que atravessa o horizonte **(Figura 33).**

Na Rua Gustavo Maciel há o destaque na paisagem da Casa Lusitana, no início do calçadão da Batista. Há um edifício (Banco do Brasil) que, por sua altura, se destaca no percurso. Porém ao longo do trajeto não existem muitos edifícios que chamem a atenção do pedestre. Em sua maioria, são lojas de automóveis e oficinas nas quadras que mais se aproximam da linha férrea. Ao final, o largo onde ocorre a Feira do Rolo se revela, como um elemento surpresa. Apesar do armazém se destacar na perspectiva, se encontra em estado de abandono e, logo atrás, a estação da Companhia Paulista aparece de maneira singela **(Figura 34).** É nas proximidades da região da feira do rolo que se concentram as residências. Com os mais diferentes estilos, o percurso das ruas perpendiculares à Gustavo Maciel, revela grande riqueza da arquitetura residencial bauruense do século passado **(Figura 35)**.

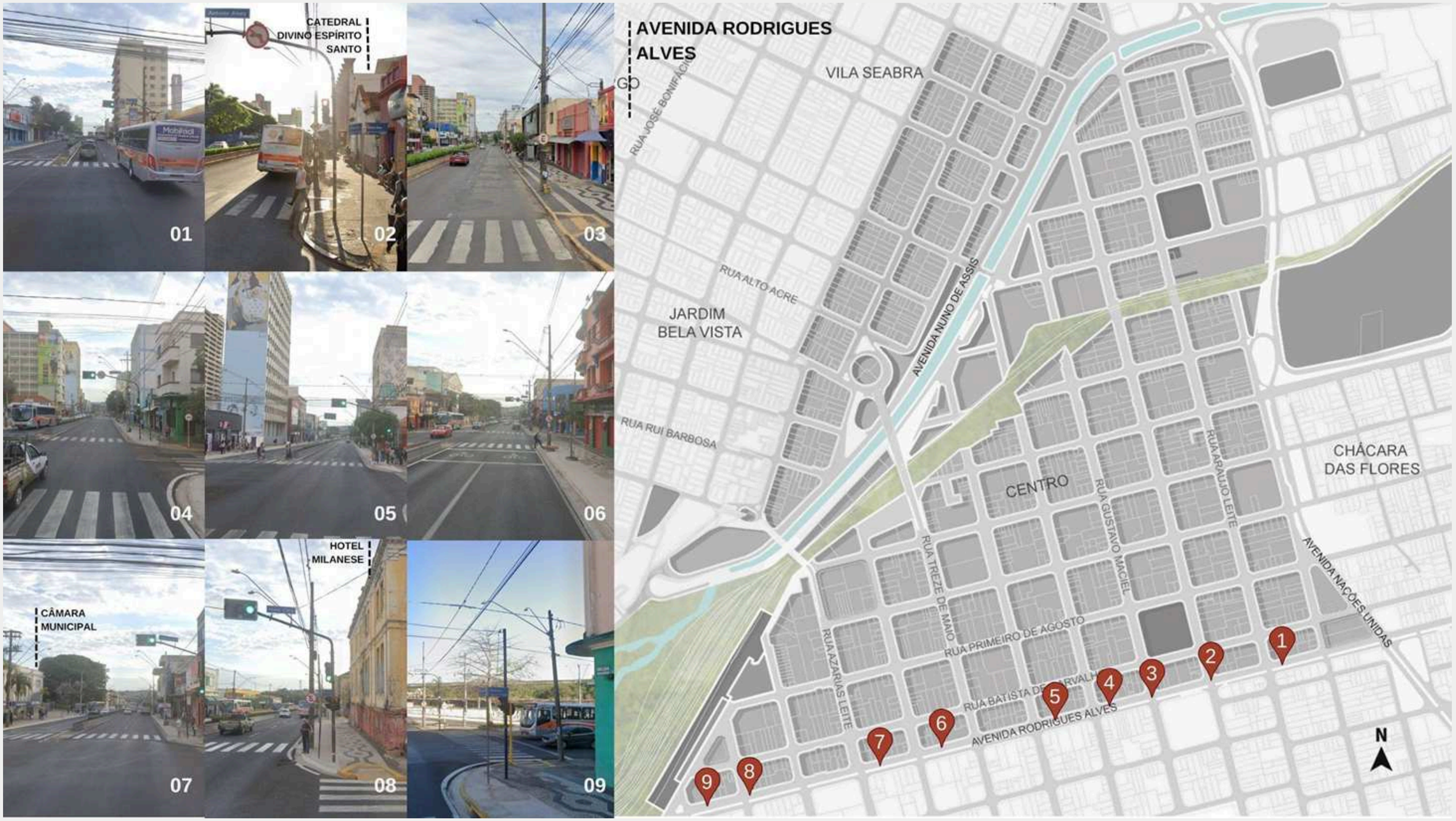
No percurso da Rua Treze de Maio se encontra uma maior quantidade de edifícios que se destacam, como o Edifício Caravela e o Banco Mercantil. É uma rua que possui grande quantidade de lojas, farmácia e supermercado, portanto, possui maior movimento. Ao final, se encontra um dos viadutos que permitem a travessia do Centro para o Jardim Bela Vista (bairro residencial). A vista panorâmica do bairro lindeiro e da paisagem ferroviária se apresenta nesse ponto **(Figura 36).**

No percurso da Rua Araújo Leite **(Figura 37)**, através do viaduto que transpassa a ferrovia, se encontra um ponto marcante da região central: o Santuário Nossa Senhora aparecida, cuja torre pode ser vista desde a região da Estação Paulista, da Rodoviária e do Shopping Boulevard, como também dos bairros residenciais lindeiros. O percurso revelam calçadas estreitas, conforme o horário se avança, é perceptível a grande movimentação de carros.

Figura 32 – Mapa e fotos visão serial Rua Batista de Carvalho.

Fonte: elaboração própria. Fotos: Google Street View.

Figura 33 – Mapa e fotos visão serial Avenida Rodrigues Alves.



Fonte: elaboração própria. Fotos: Google Street View.

Figura 34 – Mapa e fotos visão serial Rua Gustavo Maciel.

Fonte: elaboração própria. Fotos: autoria própria.

Figura 35 – Mapeamento das residências e tipologias arquitetônicas residenciais próximas à região da Feira do Rolo.

Fonte: elaboração própria. Fotos: autoria própria e Google Street View.

Figura 36 – Mapa e fotos visão serial Rua Treze de Maio.

Fonte: elaboração própria. Fotos: autoria própria.

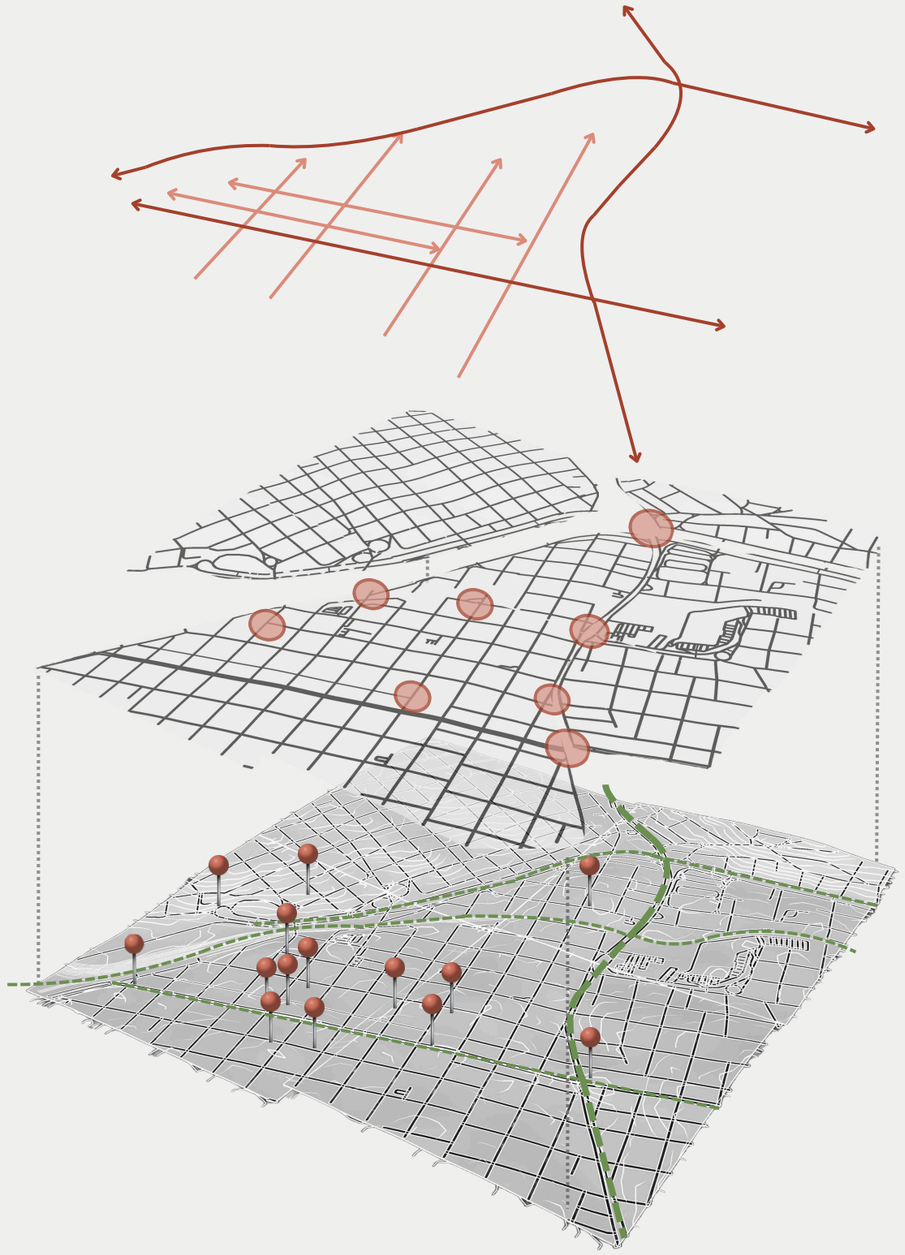
Figura 37 – Mapa e fotos visão serial Rua Araújo Leite.

Fonte: elaboração própria. Fotos: autoria própria.

Com base nos conceitos de Lynch apresentados anteriormente e na investigação da paisagem do centro de Bauru, criou-se um mapa tridimensional, com a identificação dos elementos apontados por Lynch na trama urbana **(Figura 38)**.

Figura 38 – Diagrama com elementos analíticos da paisagem segundo Lynch (2006).

MARCOS



LIMITES

PONTO NODAL

PRINCIPAIS VIAS

Fonte: elaboração própria. Fotos: autoria própria.

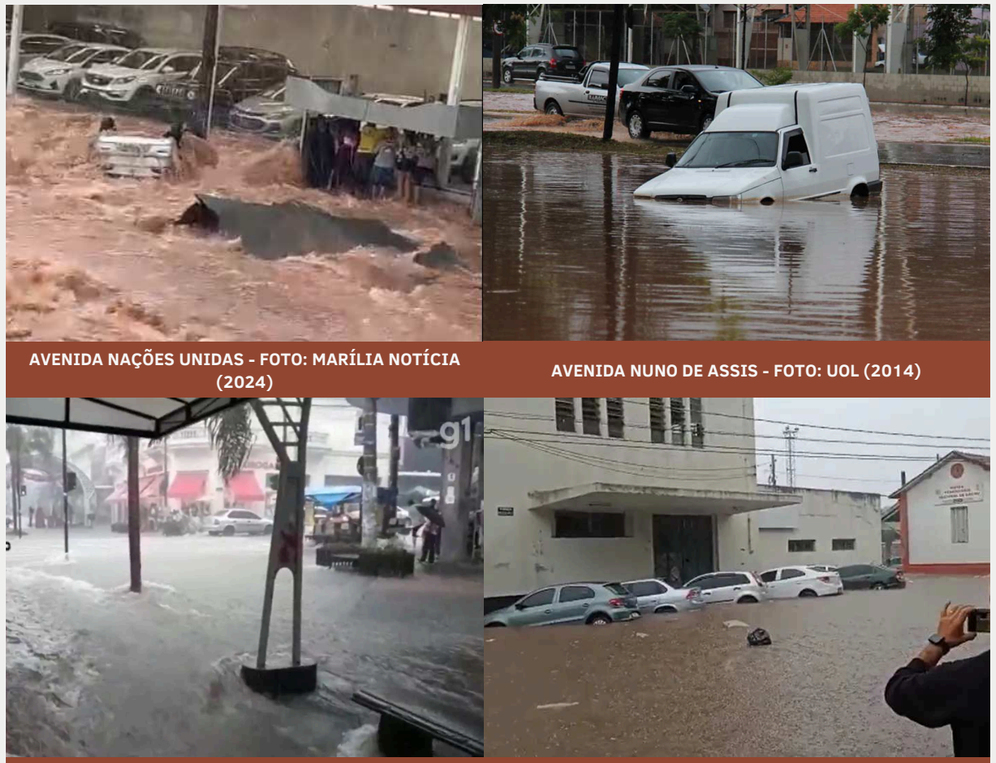
Os limites da área são gerados pelas avenidas (Avenida Nuno de Assis, Rodrigues Alves e Nações Unidas) e pela linha férrea, região de transposição de difícil acesso e geradora de insegurança. Destacam-se na orla ferroviária diversos pontos de descontinuidade do tecido urbano. Diversas ruas se interrompem ao cruzarem a linha férrea, formando regiões ociosas e fechadas por muros. Além disso, em alguns pontos, há a sobreposição da linha férrea e do rio por viadutos, distanciando ainda mais a linha férrea do percurso das pessoas e gerando espaços ociosos e inseguros. A área é composta em sua maioria por vias coletoras. Recebe uma grande quantidade de pessoas no horário comercial por ser um espaço voltado para a logística de trabalho (comércios, escritórios e algumas empresas).

Como marcos, existem alguns edifícios que, sobretudo devido à sua altura, se destacam na paisagem; já outros, devido seu valor histórico, estético ou posição privilegiada, chamam a atenção de quem passa pelo local. Os pontos nodais são, em sua maioria, o encontro de ruas e avenidas, movimentadas, ou pontos de transposição, como a entrada do calçadão e a região da Praça Rui Barbosa, onde se concentram inúmeras atividades.

O Rio Bauru, que passa pela área, está canalizado ao centro da Avenida Nuno de Assis. Recebe parte do esgoto da cidade de Bauru e a região em que seu leito permaneceu natural, na região próxima aos trilhos da ferrovia, apresenta cobertura vegetal espessa, mas que, em grande parte, é formada pela espécie invasora: Leucaena leucocephala (Leucena).

A consolidação urbana da área fez com que, atualmente, restassem poucos espaços livres e, concomitantemente, espaços permeáveis, intensificando assim, o problema de uma vazão elevada do escoamento superficial das águas. Com a impermeabilização do solo, a ausência de áreas para infiltração e, com os sistemas de drenagem insuficientes, ocorrem as inundações. Na região, os pontos mais críticos se concentram na Avenida Nações Unidas, próximo ao Teatro Municipal e na Avenida Nuno de Assis, próximo à rodoviária. Porém, existem notícias de que a região da Batista de Carvalho e Estação da NOB também são afetadas pelas inundações **(Figura 39).**

Figura 39 – Notícias e imagens gravadas de inundações que ocorreram em Bauru.



AVENIDA NAÇÕES UNIDAS - FOTO: MARÍLIA NOTÍCIA (2024)

AVENIDA NUNO DE ASSIS - FOTO: UOL (2014)

BATISTA DE CARVALHO - FOTO: G1 (2021)

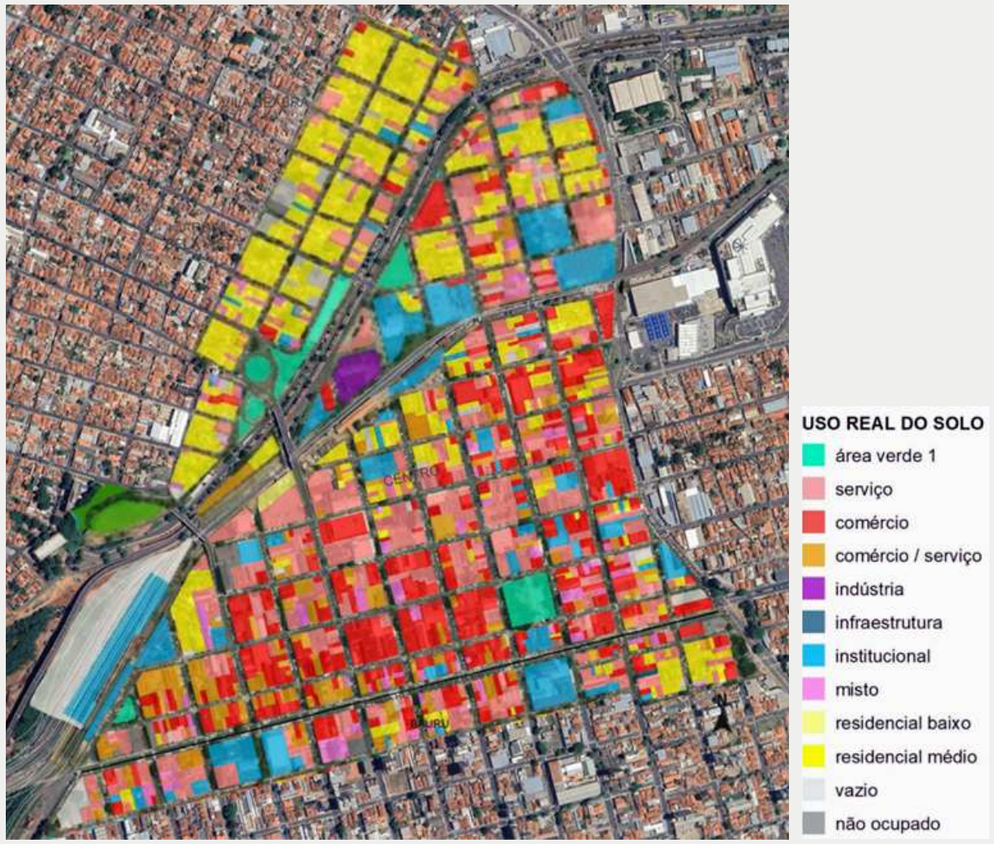
PRAÇA MACHADO DE MELLO, ESTAÇÃO DA NOB - FOTO: G1 (2021)

Fonte: Marília Notícia, UOL e G1 Notícias.

Conforme o Mapa de Uso e Ocupação do Solo da região central e seu entorno **(Figura 40 e Figura 41)**, o uso comercial e de serviços se concentram na região entre a Avenida Rodrigues Alves até a linha férrea. Sobretudo na Rua Batista de Carvalho e Primeiro de Agosto, esse comércio consiste em lojas de vestuário e objetos de uso cotidiano, perfumarias, utensílios domésticos, produtos de higiene, lojas de eletrodomésticos, farmácias, lotéricas, lanchonetes e restaurantes (que servem como apoio aos usuários do comércio e das pessoas que trabalham no local). Essa tipologia comercial é caracterizada por ocorrer de maneira mais intensa no período diurno, portanto, no período do noturno, essa região não apresenta utilização, caindo drasticamente o número de transeuntes.

Apenas algumas ruas do bairro recebem certo movimento de carros no período noturno, por servirem como rota para os bairros do entorno e para outras regiões mais movimentadas da cidade (Vila Universitária, Avenida Getúlio Vargas, proximidades da Av. Duque de Caxias etc.; que é onde atualmente se concentram os restaurantes, bares, boates, entre outros serviços de uso noturno).

Figura 40 – Notícias e imagens gravadas de inundações que ocorreram em Bauru.



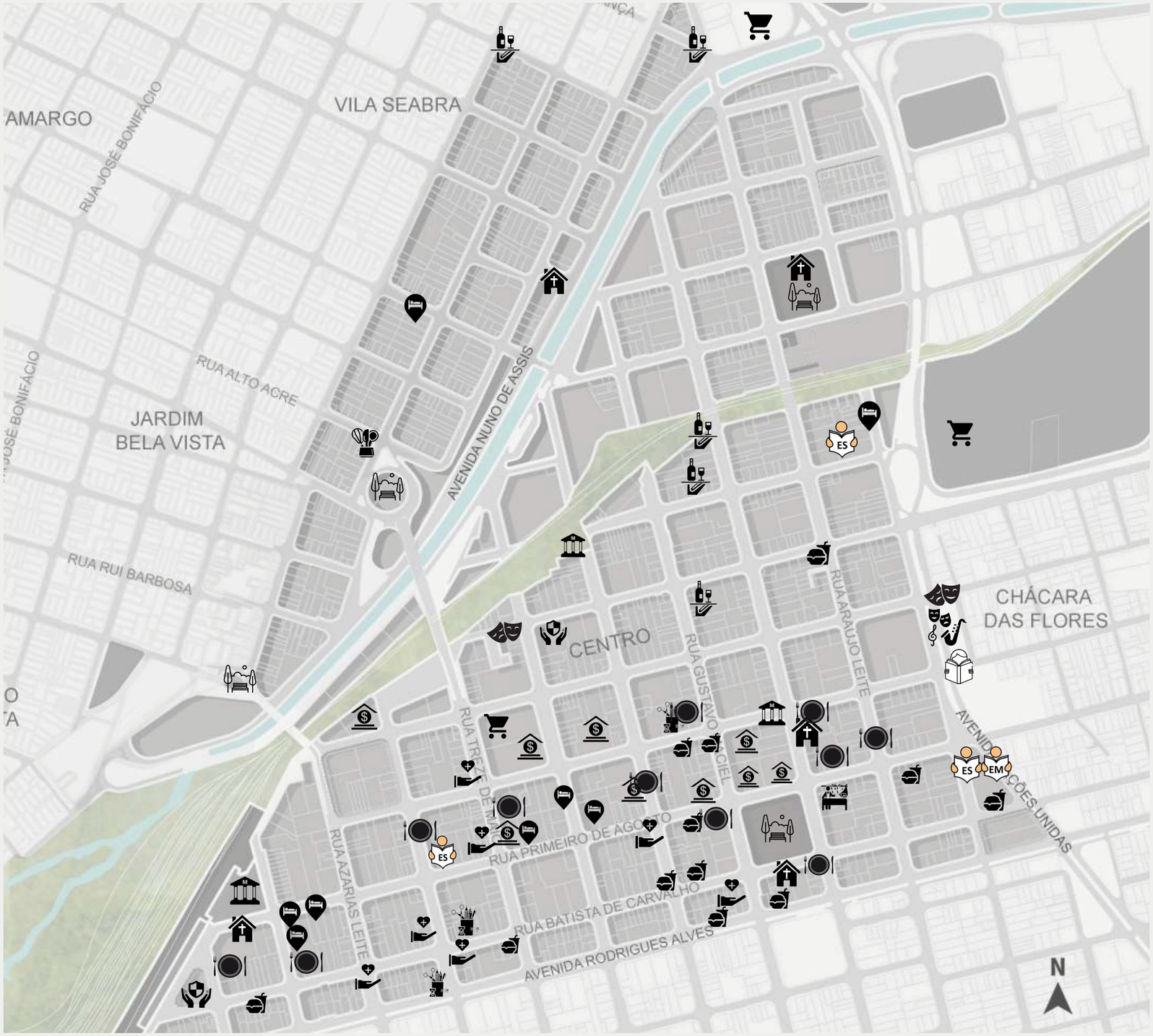
Fonte: Google Earth, Demacamp e Prefeitura Municipal de Bauru (2019) - adaptado pela autora.

Existe uma quantidade considerável de hotéis na região central, porém, por estarem localizados na parte da região central que gera insegurança e por não dispor de equipamentos e serviços ativos no período noturno, não há a apropriação das ruas nesse período.

Agrava essa situação de insegurança o fato dessas edificações, construídas para serem hotéis no período áureo da ferrovia, estarem em estado de abandono e degradação, mesmo após serem tombadas pelo município (Hotel Cariani, Hotel Milaneze e Hotel Estoril). Existe uma concentração de residências, sobretudo nas quadras mais próximas da linha férrea e nos bairros que se situam do outro lado da Avenida Nuno de Assis. Entre eles, os bairros que se destacam pela proximidade da região central são o Jardim Bela Vista e o Jardim Seabra, bairros antigos, que surgiram concomitante à região central.

Outra característica relevante é a quantidade de edifícios não ocupados, espaços ociosos e com pouca iluminação, que acabam afastando os moradores da região e do entorno do espaço público. Como afirma Vasques (2006), os vazios urbanos acabam sendo "[...] espaços de medo, de rejeição, de marginalidade, convertendo-se em uma paisagem urbana cujos elementos a população rejeita".

Figura 41 – Mapa de Usos conforme tipologia.



LEGENDA:

- ENSINO MÉDIO
- ENSINO SUPERIOR
- BIBLIOTECA
- ESPAÇO CULTURAL
- MUSEU
- TEATRO
- SEGURANÇA PÚBLICA
- BANCO
- IGREJA
- PRAÇA
- BAR
- FARMÁCIA
- HOTEL
- LANCHONETE
- RESTAURANTE
- AÇOUGUE
- PADARIA
- PAPELARIA
- SUPERMERCADO

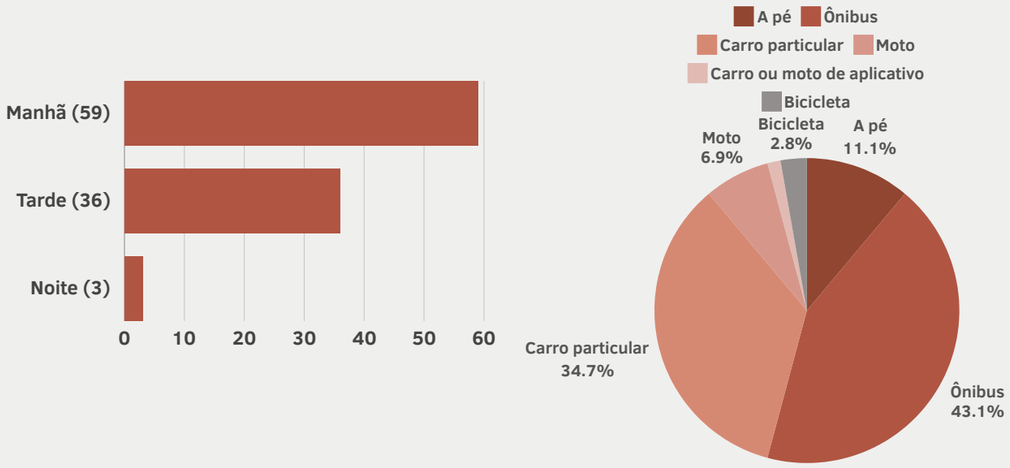
Fonte: elaboração própria.

5.1 – Percepção da paisagem urbana baseada no olhar de quem utiliza o espaço

Dos 72 entrevistados, 45,8% frequentam a região para fazerem compras, 23,6% são comerciantes ou trabalham na região e 15,3% moram na região. Das pessoas que moram na região, foram entrevistadas aquelas que moram por mais de 20 anos (3), entre 11 e 20 anos (2), entre 4 e 10 anos (2) e menos de 3 anos (7).

Verifica-se que o meio de transporte mais utilizado é o ônibus (43,1%) e o carro particular (34,7%) **(Figura 42)**. O local mais utilizado pelos moradores entrevistados são o mercado e as lojas do calçadão da Batista. A frequência de movimentação no bairro constatada é sobretudo de segunda a sábado. O período do dia em que os entrevistados preferem andar pela região é o período da manhã (81,9%) e muitos alegam ser pela questão climática, por ser um período mais fresco e agradável para andar no local.

Figura 42 – Meios de locomoção e período mais frequentado pelos usuários.



Fonte: elaboração própria.

Os principais trajetos evidenciados pelos moradores, conforme a **Figura 43**, são as ruas que dão acesso aos mercados e feiras (Gustavo Maciel, Agenor Meira, Treze de Maio e Júlio Prestes) e as ruas comerciais (Batista de Carvalho, Primeiro de Agosto e Avenida Rodrigues Alves). O que influencia o trajeto, segundo os entrevistados, é sobretudo a maior quantidade de lojas (41,7%) e a maior quantidade de pessoas presentes no percurso (16,7%).

Figura 43 – Principais trajetos evidenciados pelos entrevistados que moram na região.

Fonte: elaboração própria.

Os edifícios e lugares que mais chamam a atenção dos entrevistados são: os edifícios apresentados como “antigos e históricos”: a Praça Rui Barbosa, o Automóvel Clube, a Estação da NOB, o calçadão, a ferrovia e as diversas lojas com fachada antiga, como a antiga Casa Lusitana e o antigo Palacete Pagani.

Dos 72 entrevistados, 13 pessoas afirmam que não há nenhum edifício que chame atenção, como afirmam os relatos:

“Considero o centro de Bauru muito deteriorado, não tem nada que chame atenção”

Outros afirmam que:

“não noto os edifícios no calçadão pois ando com pressa”.

Outras pessoas afirmam que os edifícios antigos dessa região são **“feios”** e que há a necessidade de uma renovação na estética do local. Percebe-se uma falta de reconhecimento da importância histórica de alguns edifícios e a não identificação de edifícios ou elementos simbólicos do local.
Sobre as sensações sensoriais, das pessoas que conseguem identificar alguns cheiros marcantes, a maioria afirma sentir o cheiro dos restaurantes e lanchonetes, mas cheiros ruins quando passam pela Praça Rui Barbosa e em frente à estação da NOB, como afirmam:

“alguns prédios localizados na região central da cidade se destacam por estarem já velhos e descuidados”.

“está muito degradada a região central, então os odores não são bons”;

Dos sons marcantes, o que mais chama atenção dos entrevistados é o barulho dos carros, das pessoas conversando e das propagandas das lojas. Alguns afirmam que se destacam:

“na Praça Rui Barbosa o cheiro geralmente não é bom pela presença de muitos moradores de rua”.

“sons provenientes das lojas do calçadão, e já pude ouvir os sinos da Catedral”; “muita gente falando ao mesmo tempo, e comerciantes com microfone. Às vezes encontramos algum artista com instrumento, acho muito legal”.

Por ser uma região que apresenta locais sem uso e áreas ociosas, pela entrevista buscou-se identificar os pontos em que os usuários mais se sentiam inseguros ou deixavam de frequentar por conta do medo **(Figura 44)**.
Alguns relatos afirmam que as ruas são mal iluminadas e sentem insegurança no período da noite:

Figura 44 – Mapa dos locais que geram insegurança, segundo relatos apresentados na entrevista.

Fonte: elaboração própria.

“não sinto insegurança na parte da manhã e tarde, mas a partir das 17 horas em que há menos pessoas na rua, me sinto inseguro em todas as ruas”;

“as ruas, com exceção da batista, são um pouco perigosas para pedestres”

Gerando também uma reflexão acerca da mobilidade no local e a segurança relacionada ao percurso dos pedestres.

Sobre as memórias de quem frequentou ou morou na região em outros tempos, muitos apontam o saudosismo por épocas passadas:

> **“na Rodrigues tinham muitas árvores e bancos, no meio da avenida, gostava de Bauru mais antigamente, a praça, o coreto, as crianças brincavam”;**

Uma comerciante do local afirmou:

> **“a praça dos camelôs, ficava na praça em frente à estação da NOB, todos os dias. A estação de trem era linda, quando eu tinha 17 anos, era mais movimentado e bem cuidado”;**

> **“tudo era muito bonito no Centro. A Praça Rui Barbosa era linda, com lago, muitas árvores. Foi completamente descaracterizada”.**

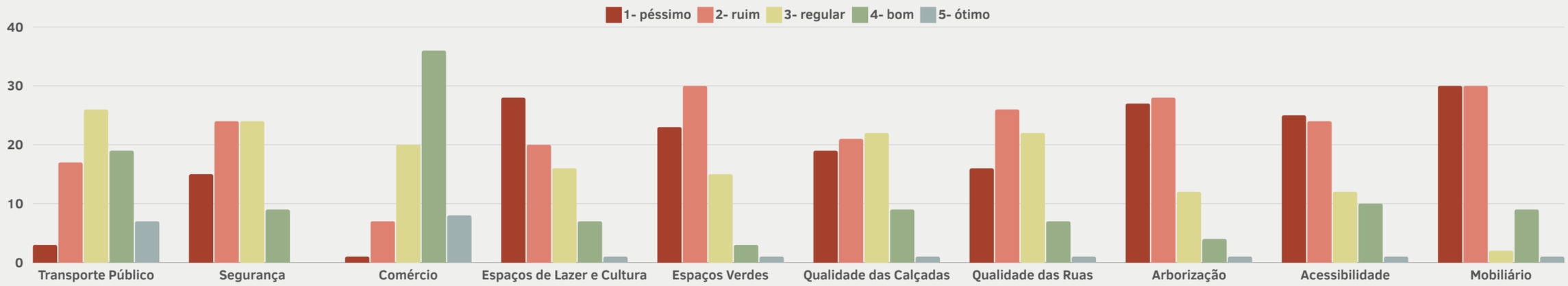
A maioria dos relatos trazem apontamentos como: a maior movimentação, beleza e uma maior quantidade de opções de lazer antigamente, como os cinemas por exemplo, que existiam na região:

> **“O centro sempre foi muito movimentado e era a primeira opção na hora de fazer compras. Hoje troquei o "batistar" por compras online”.**

Em relação à busca por melhorias no local, foram avaliados diferentes aspectos com base nas opiniões da população, que podem gerar um indicativo do foco de intervenção no espaço **(Figura 45).**

Sendo que a necessidade de melhorias e proposições de espaços de lazer, espaços verdes, na qualidade das calçadas e ruas, arborização, acessibilidade e mobiliário, se mostra emergente para a população.
Em relação à pergunta “qual local você gostaria que fosse modificado?” 41,7% das pessoas afirmam que há necessidade de melhorias nas praças, sobretudo na Rui Barbosa. Um número considerável (37,5%) aponta a necessidade de melhoria nas regiões próximas às estações ferroviárias. Ao perguntar quais tipos de comércios ou serviços as pessoas veem necessidade na região, 26,4% dos entrevistados apontam os bares e restaurantes (uso diurno e noturno); 18,1% as lanchonetes e padarias; 12,5% mercado e hortifruti; 12,5% academia/aula de esportes e alguns apontam a necessidade de locais para lazer e divertimento (7%).

Figura 45 – Análise da região em termos qualitativos: entrevista.



Fonte: elaboração própria.

A pergunta final da entrevista deixou livre para os entrevistados sugerirem lugares que eles achassem que faltava na região e que os atrairiam para o local. Buscou-se encontrar um padrão nas respostas apresentadas, por meio da contagem de palavras que se repetiram. Com isso, pôde-se configurar uma nuvem de palavras **(Figura 46)** que servirá como um referencial para a proposição de diretrizes para o local.

Figura 46 – Nuvem de palavras gerada com as respostas à pergunta: Considera que há outros lugares que faltam na região? O que atrairia você para a região central?

Fonte: elaboração própria.

6 – REFERÊNCIAS PROJETUAIS

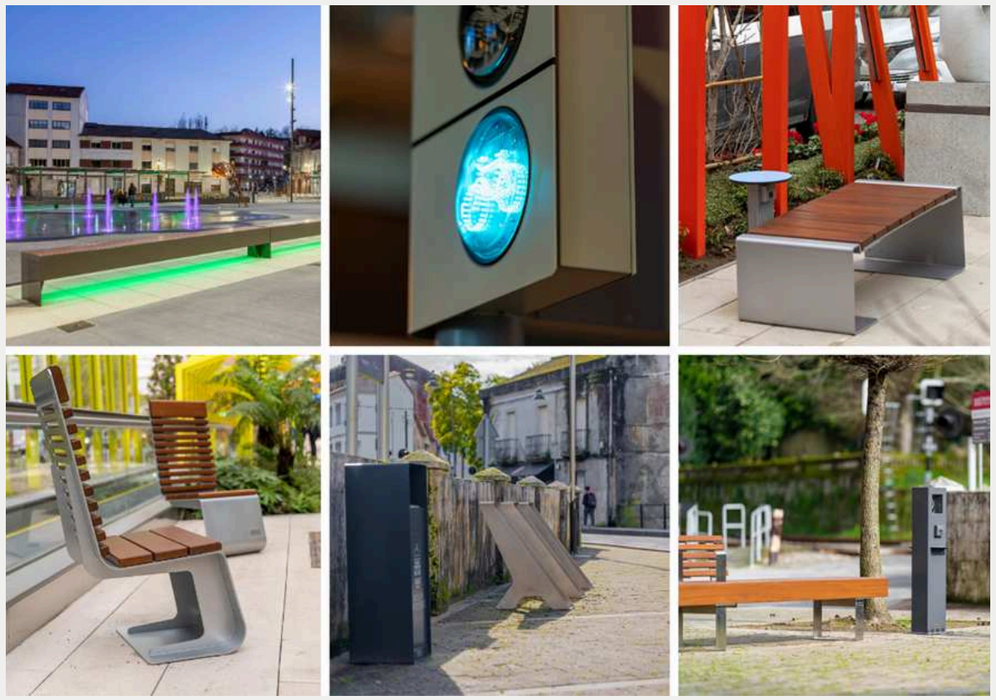
Diante do estudo acerca das cidades inteligentes e do urbanismo sustentável e por meio dos resultados das entrevistas, verifica-se que a região requer o cuidado e a proposição de diretrizes que sejam adequadas a seu contexto. Com base na análise da paisagem urbana da região central, entende-se a importância de projetos que sirvam como referência e tragam possíveis soluções e modos de intervenção. Foram elencados três estudos de caso de diferentes cidades, mas que possuem características em comum: possuem contextos históricos e locais parecidos (regiões comerciais ou regiões degradadas, dotadas de vazios urbanos e geradoras de insegurança) e resgatem a urbanidade por intermédio de meios práticos e de baixo custo.

6.1- Barcelona Smart City

Barcelona é um dos exemplos mais bem-sucedidos de criação de equilíbrio entre tecnologia e urbanidade. A ideia das intervenções foi de enfatizar o empoderamento dos cidadãos, em vez de utilizar métodos de coleta de dados e tecnologias, que alguns outros municípios do mundo promovem com o intuito de se tornarem inteligentes.

O projeto foi estruturado em torno de cinco eixos: iniciativas de dados abertos (democratizando o acesso à informação); iniciativas de crescimento sustentável; inovação social; promoção de alianças entre centros de pesquisa, universidades, parceiros privados e públicos e a revitalização de praças públicas, parques e áreas amigáveis para pedestres, criando espaços inclusivos que unem as pessoas, sendo, portanto, referência de intervenção de mobiliário e iluminação urbana **(Figura 47)**.

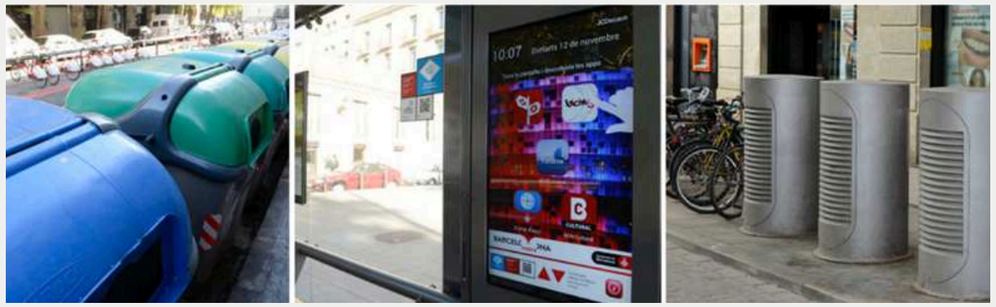
Figura 47 – Mobiliário Urbano de Barcelona.



Fonte: https://www.edisongalicia.es/tendencias-en-mobiliario-urbano-calidad-de-vida/. Acesso em: 03 jun. 2024.

A cidade integrou tecnologias inteligentes nesses espaços **(Figura 48)**, como a disseminação e o uso das TICs (Tecnologia da Informação e Comunicação), iluminação, lixeiras e estacionamentos inteligentes, pontos de informação e sensores de ruído para aumentar a segurança e o conforto em espaços públicos.

Figura 48 – Iniciativas aliadas a tecnologia (Barcelona).



Fonte: CISCO, 2014

Um dos destaques foi a implementação de distritos inteligentes para o "Projeto 22@Barcelona". O bairro Poblenou é um desses distritos. Consiste em uma região histórica da cidade, que até a década de 80 estava abandonada e deteriorada, apresentando diversos problemas sociais e poucas oportunidades de trabalho. Em 1992 houve a requalificação da parte litorânea do bairro. No ano 2000, o projeto foi inaugurado, tendo como objetivo incentivar o desenvolvimento econômico da região e atrair empresas, universidades e talentos. Para isso, foram priorizadas áreas estratégicas como: mídia digital, TICs, educação, biomedicina e energia.

Em 2017, foi realizada outra importante intervenção nessa região. Com base em soluções de "urbanismo tático" (também relacionado ao conceito de placemaking) ações foram realizadas com o objetivo de valorizar o transporte ativo e a ocupação do espaço público: como por exemplo a aplicação reversível de sinalização pintada na rua e a instalação temporária de elementos de mobiliário urbano. A natureza provisória destas soluções reduziu as despesas para implantação e permitiu a introdução de modificações de acordo com os resultados de um processo participativo com os moradores. Estas deram origem a parques infantis, zonas desportivas, mesas de piquenique e de pingue-pongue, espaços de encontro, passeios literários e mercados temporários **(Figura 49)**.

Figura 49 – Prática de placemaking (urbanismo tático) na cidade de Barcelona, no bairro Poblenou, com foco na valorização do pedestre.

Fonte: CISCO, 2014

Como os espaços foram submetidos a uma série de ensaios de avaliação de usos, a segunda fase consistiu em consolidar a intervenção de forma permanente.

6.2- Requalificação da Rua 14 de julho, Campo Grande-MS

A cidade de Campo Grande, sobretudo sua região central, possui várias características em comum com a cidade de Bauru. A Rua 14 de Julho é uma das principais e mais antigas ruas que compõem o núcleo central da cidade e faz a ligação entre os setores norte e sul. Historicamente é marcada por sua característica comercial, hoje concentra cerca de 250 estabelecimentos comerciais e, em menor número, edifícios residenciais. No trecho central, há a presença de edifícios históricos em estilo Art Déco, sendo alguns deles protegidos legalmente como patrimônio municipal.

O projeto faz parte das ações do Programa Reviva Campo Grande e foi idealizado para reverter a ação de degradação e o fenômeno de esvaziamento do centro, tornando a região mais atrativa para novos investidores, residentes e comerciantes, além de resgatar a cultura, a preservação do patrimônio e o respeito com a história local. O programa, que envolve vários setores públicos e entidades privadas, visou a melhoria do transporte coletivo, mobilidade urbana e acessibilidade, além da ampliação da oferta habitacional no local. As obras foram iniciadas em junho de 2018 e finalizadas em novembro de 2019.

Foram implantadas melhorias como o alargamento de calçadas e mudança de pavimentação, aterramento (embutimento ou conversão das redes aéreas de energia, telefonia e fibra óptica) do sistema de energia elétrica e telecomunicação, melhoria e ampliação da drenagem, além de modernização da sinalização viária, instalação de mobiliário urbano, novo paisagismo e arborização **(Figura 50)**. A conclusão sobre o significado para a população dada pela coordenadora de projetos Catiana Sabadin é que o lugar “deixa de ser experiência de compra e passa a ser possibilidade de lazer”.

Figura 50 – Rua 14 de Julho após a requalificação.

Fonte: Giro do Estado MS (2020) e Correio do Estado (2020).

A fim de diminuir os riscos de paralisação das ações ao término de uma gestão e dar as diretrizes urbanísticas da requalificação, o projeto se tornou uma lei específica (Lei nº161 de 2010). Essa iniciativa demonstra a inteligência da gestão e dos moradores, onde ações de melhorias urbanas não foram vistas apenas como propaganda política, mas sim como melhorias para todos os cidadãos e para a cidade.

Após a inauguração, foram desenvolvidos trabalhos de ativação cultural da rua com o Reviva Cultura, um projeto que leva arte, educação e serviços para o local **(Figura 51)**. Implementado pela Secretaria de Turismo e Cultura do Município (SECTUR), a rua é fechada aos domingos e são realizados shows e outras atrações para os moradores.

Figura 51 – Rua 14 de Julho durante as festividades do final do ano.

Fonte: CAMPO GRANDE NEWS, 2022. Foto: Alex Machado.

6.3- Greer Station, Carolina do Sul, Estados Unidos

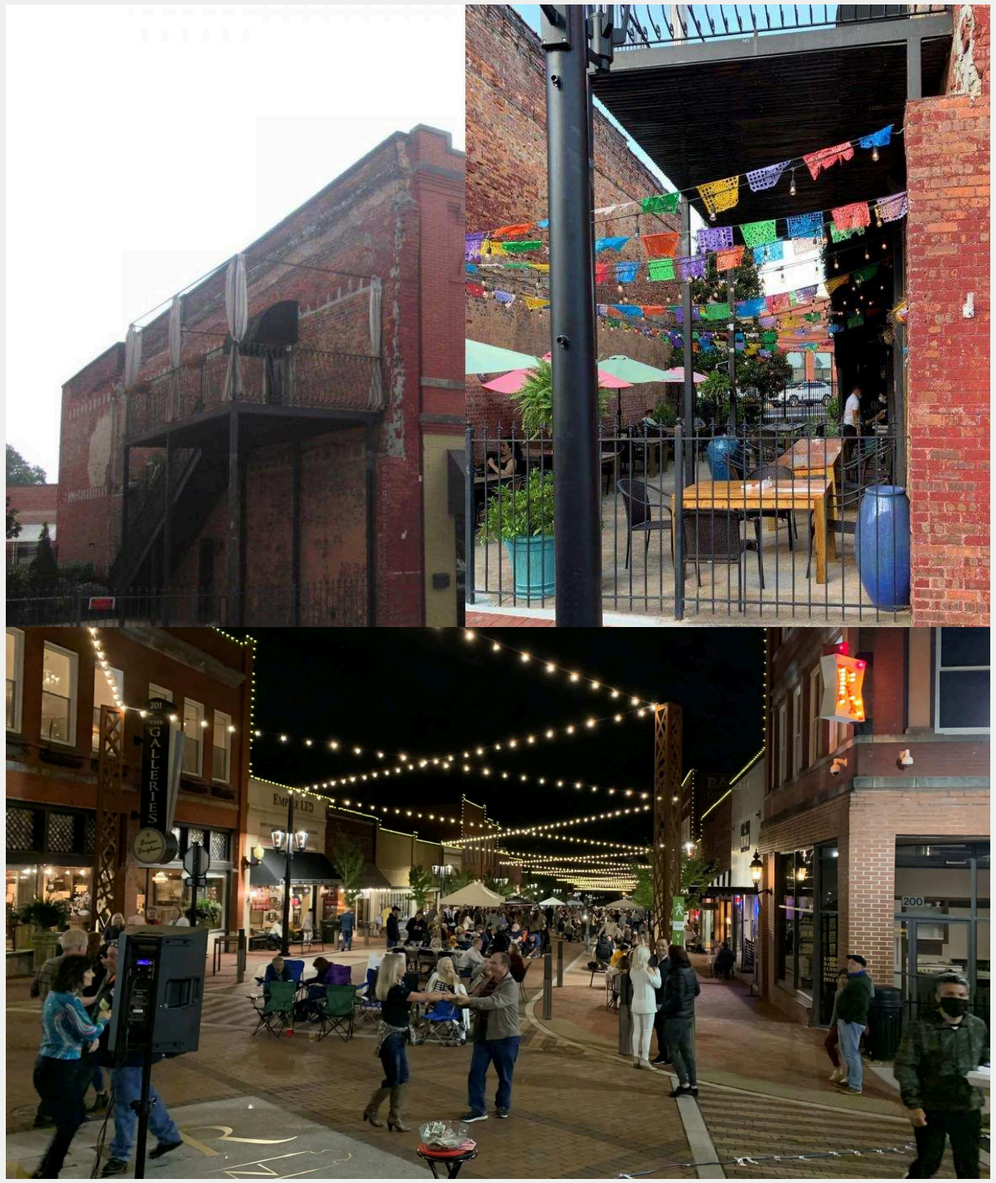
Construída em torno de uma estação ferroviária há 150 anos, a cidade de Greer sofreu com as mudanças da valorização do automóvel. “Ao longo dos anos, o bem mais valioso da cidade tornou-se inutilizável, impossível de percorrer e abandonado, concentrando-se apenas na movimentação dos carros enquanto o varejo e os negócios continuavam a girar”, diz a empresa Kimley-Horn, responsável pelo projeto.

O Plano Diretor de Paisagem Urbana do Centro (DSMP) analisou nove ruas para melhorias funcionais e estéticas na esfera pública, com atenção especial à experiência do pedestre. O DSMP propôs conectividade, segurança de pedestres e facilidade de locomoção, estacionamento, melhorias no desenho dos espaços livres urbanos e placemaking.

A Trade Street, a rua principal do centro da cidade, foi convertida em uma rua compartilhada de uso flexível que pode ser fechada para veículos em eventos especiais (foi instalada fiação subterrânea para fornecer energia para os shows e vendedores ambulantes). A largura das faixas para carros foi reduzida para diminuir a velocidade do tráfego e eliminar a separação do meio-fio. O projeto usa a “faixa de lazer (árvores, postes de amarração, iluminação pública e bancos) para proteger os pedestres dos veículos no dia a dia”, observa a equipe.

A intervenção no local permitiu que as atividades no centro da cidade acontecessem ao ar livre. “Eles realizam eventos, jantam na rua, dançam e desenvolvem atividades para a comunidade”, explica Kimley-Horn **(Figura 52).**

Figura 52 – Fotos do uso de espaços subutilizados e da vivência noturna no local.

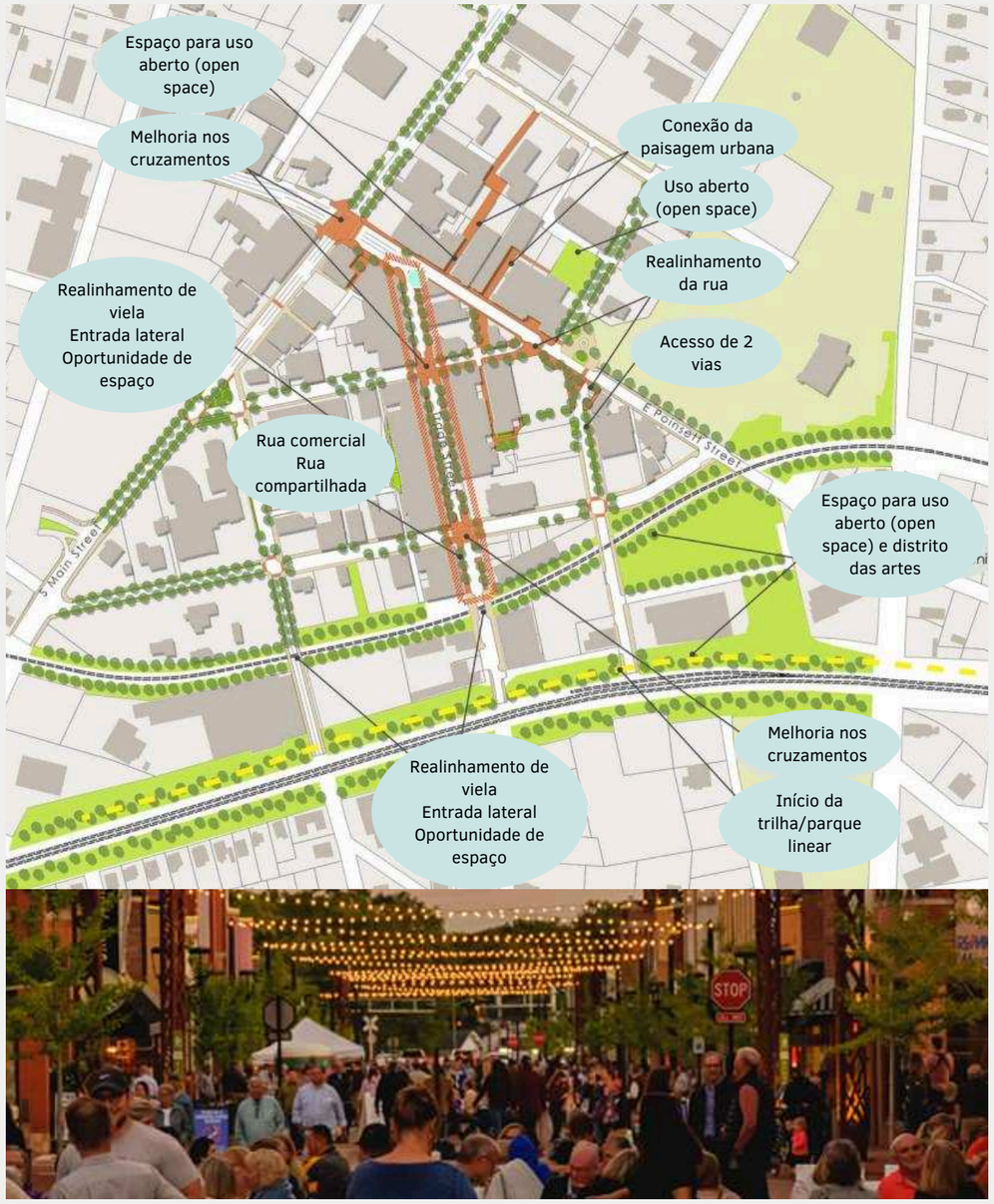


Fonte: Public Square CNU Journal. Fotos por: Kimley-Horn.

O projeto inclui iluminação pública personalizada, com lanternas a gás remetendo a luzes antigas e iluminação situada na escala do pedestre. Como costuma acontecer na implementação de um plano de acessibilidade para o centro da cidade, Greer substituiu as tubulações antigas de esgoto antes de substituir o pavimento e o paisagismo.

Após a conclusão do projeto, cinco novos comércios e restaurantes foram instalados, um novo hotel foi aberto e o centro da cidade ficou mais movimentado em diferentes períodos **(Figura 53).**

Figura 53 - Mapa que apresenta o projeto final com a proposta de intervenção viária e a sua relação com os edifícios históricos.



Mapa: Kimley-Horn (traduzido pela autora). Foto: https://www.greerstation.com/. Acesso: 03 jun. 2024.6.3- Greer Station, Carolina do Sul, Estados Unidos

7 – PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO PARA A ÁREA CENTRAL

Entende-se que não é possível alterar a consciência local somente por meio do projeto e de intervenções no desenho urbano, ou mesmo mediante a proposição de eventos. Conforme afirma Souza (2003, p. 75): “As revoluções sociais nunca poderão ser produzidas a partir da criação de um novo espaço”. Porém, por intermédio dos autores e estudos apresentados, entende-se a influência que os espaços podem estabelecer no comportamento do ser humano; ou seja, através dos espaços e da transformação destes, pode haver a influência na felicidade ou infelicidade das pessoas, já que tais lugares podem trazer facilidades ou dificuldades. As melhorias significativas no trânsito, nos serviços, na segurança ou desconforto na falta deles, o embelezamento dos lugares e até mesmo a valorização do cidadão (SOUZA, 2003, p. 75), podem sim transformar comportamentos e percepções acerca de determinado lugar.
Busca-se, portanto, trazer as ideias propositivas e criativas para o desenho de um espaço público urbano de qualidade, por meio da requalificação dos espaços com base nas seguintes premissas das cidades inteligentes:

- **Estabelecer trocas econômicas, sociais e culturais e gerar a liberdade de vida e locomoção com segurança;**
- **melhorar as taxas de empregabilidade e aumento da qualidade de vida, construir um senso de lugar e, no processo, um sentimento de orgulho cívico;**
- **promover o bem-estar completo de todos os cidadãos; onde todos os habitantes, independente em qual camada social esteja, possam viver bem;**
- **promover meios de educação, capacitação, cultura, artes e negócios com ações sociais, culturais e econômicas;**
- **utilizar das tecnologias e recursos disponíveis de forma inteligente e criação de centros urbanos integrados, habitáveis e sustentáveis.**

Também utilizando os 10 princípios do crescimento urbano sustentável proposto por Douglas Farr (2013), busca-se:

- **Criar um bairro no qual se possa caminhar;**
- **promover lugares diferentes e interessantes com um forte senso de pertencimento;**
- **misturar os usos do solo;**
- **reforçar e direcionar a urbanização para comunidades existentes;**
- **buscar a compacidade (densidade) e a biofilia (acesso humano a natureza);**
- **buscar a criação de um local onde as pessoas morem, trabalhem, se divirtam, se exercitem, façam compras e satisfaçam suas necessidades diárias a pé.**

Conforme os conceitos apresentados, os resultados das entrevistas, análise da área central e estudos de caso, propõe-se as seguintes diretrizes:

1-Usos do Solo (proposição de usos para os vazios urbanos, edifícios subutilizados e ociosos, sobretudo os que são tombados): com base na necessidade do bairro de maior movimento no período noturno, lazer e maior sensação de segurança, busca-se trazer usos mistos do solo, com mais habitação e serviços.

2-Conexões urbanas e ruas caminháveis: conexão verde, viária e histórica (cultural e social). Busca-se trabalhar com eixos de grande importância que levam à regiões vazias e subutilizadas, traçando a conexão dos usos propostos, com o uso existente dos bairros lindeiros ao centro e à ferrovia. Criação das conexões pela proposição de novos usos: culturais, lazer e moradia, alinhados ao redesenho de calçada, viário, do mobiliário e com um plano de arborização e ativação por meio de eventos sociais e práticas de placemaking. Intervenções na escala do pedestre, que prezem pelo conforto, segurança e acessibilidade (rampas, piso tátil, faixas de pedestres elevadas, substituição dos pavimentos que não são acessíveis e que apresentem obstáculos e riscos aos pedestres). Escolha dos eixos de intervenção conforme a análise feita com base nos preceitos de Lynch, do percurso in loco e do resultado das entrevistas: Avenida Rodrigues Alves, Rua Primeiro de Agosto e Avenida Nuno de Assis.

3- Criação de símbolos, referências urbanas que promovam a identidade e valorização dos edifícios e marcos já existentes, bem como do espaço público urbano: Ressignificação do patrimônio histórico, cultural e social.

a. **Patrimônio:** proposição de usos para cada edifício e meios para sua ativação e valorização. O intuito é a valorização da paisagem histórica. Aterramento da fiação, dando prioridade às ruas e pontos em que se situam o patrimônio histórico: Rodrigues Alves, Batista de Carvalho, Primeiro de Agosto e Região da Estação da NOB e Paulista. No calçadão da Batista de Carvalho, a criação de pontos em que a cobertura deixa de existir e o patrimônio histórico é evidenciado, também através da utilização e iluminação. A cobertura em arco é reconhecida como um símbolo do calçadão, porém a população necessita de maior sombreamento no local. Portanto, o intuito é trazer uma opção de cobertura que possa ser adaptada conforme a necessidade.

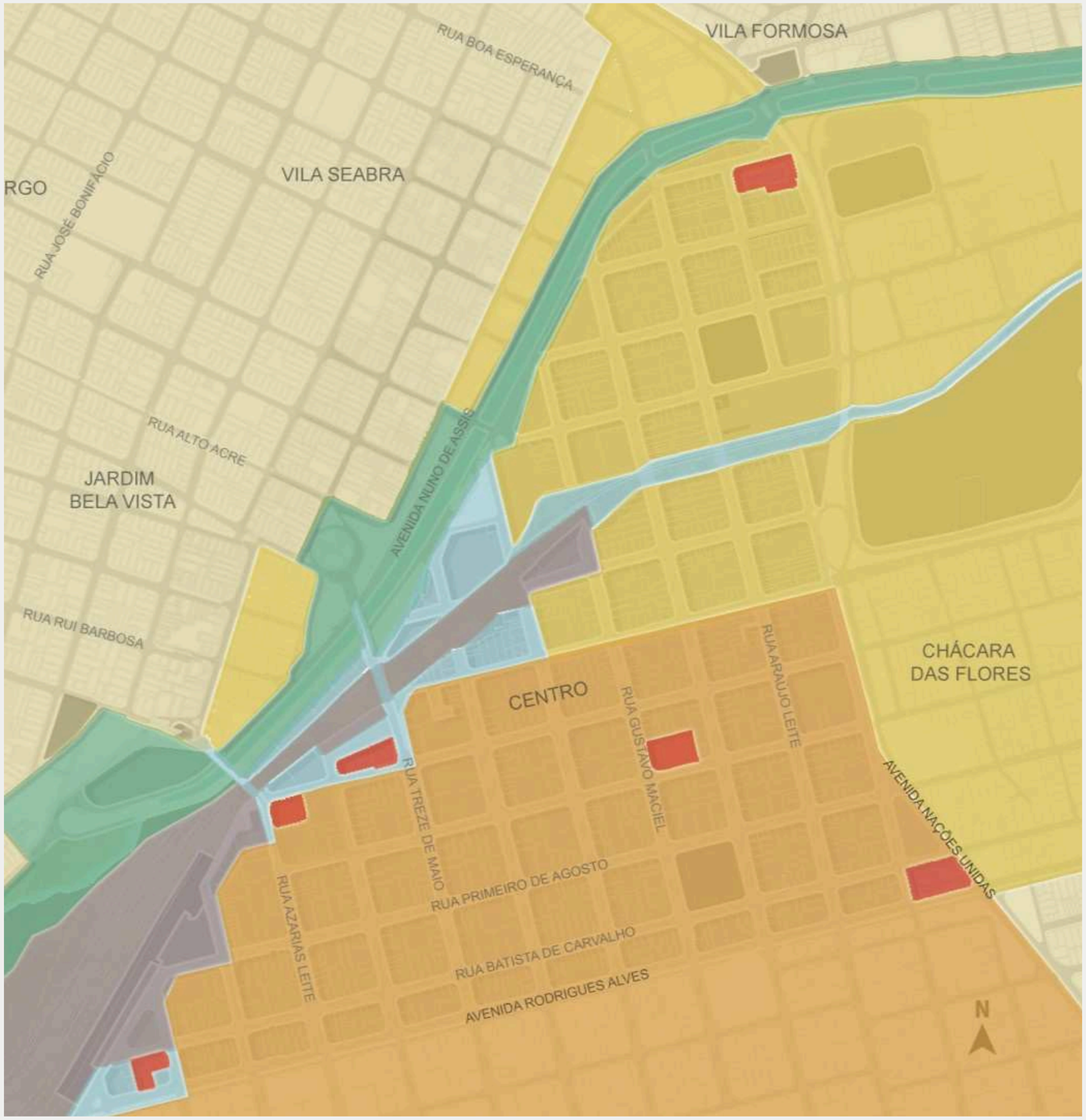
b. **Espaço público:** nas praças e nos eixos de intervenção é proposta a instalação de um novo mobiliário urbano, mais confortável, aliado às facilidades trazidas pelas novas tecnologias, como um meio de atração de diversos públicos e a modernização dos usos nesses locais. Criação de pontos estratégicos de drenagem e arborização. E o monitoramento do patrimônio e espaço público através de câmeras e vigilantes municipais.

c. **Tecnologia:** semáforos inteligentes e com contagem, de acordo com o perfil do pedestre, há acionamentos com diferentes durações: para pessoas com mobilidade reduzida, terá maior duração. Renovação da frota de ônibus (elétricos) e a integração futura com outros meios de transporte (VLT, por exemplo). A instalação de lâmpadas LED e iluminação interativa, pontos de tomada nos bancos, espaços de trabalho ao ar livre (parklets, por exemplo) e lazer com wi-fi, sistema de organização e monitoramento do patrimônio público e histórico por meio de ouvidoria da prefeitura, para sugestões e notificação dos moradores aos órgãos públicos acerca de inseguranças ou infrações no local. Pontos de ônibus e tótens com touch e que permitam a visualização dos trajetos de ônibus, notícias da cidade, alertas, informações sobre o patrimônio, eventos, curiosidades e outras informações. Sugestão de aplicativo para os feirantes e vendedores ambulantes, onde cada um teria um cadastro junto à prefeitura, o cadastro de sua localidade de venda e um sistema de ouvidoria. Além disso, nesse aplicativo, poderiam compartilhar seus produtos para a população em geral. Para isso, oficinas podem ser realizadas pela prefeitura para auxiliar no manejo do aplicativo.

7.1 – USOS DO SOLO

É estabelecido na Constituição de 1988 que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, deve garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de todos os seus habitantes e que a propriedade deve atender a sua função social. Para o estabelecimento das diretrizes no território urbano, é necessário utilizar-se da legislação existente e dos instrumentos do Estatuto da Cidade, que buscam garantir que a propriedade esteja exercendo sua função social e combatendo a especulação imobiliária.
O zoneamento vigente na cidade está com mais de 42 anos, sendo portanto, obsoleto, busca-se propor novo zoneamento para a região, com base no estudo realizado pelo município (mas que não houve aprovação até o momento), podem ser estabelecidas no território central, diretrizes de ocupação, em uma escala macro **(Figura 54).**

Figura 54 – Zoneamento elaborado com base nas diretrizes projetuais.



ZONA	DESCRIÇÃO	OBJETIVOS GERAIS
ZC - ZONA CENTRAL	Núcleo urbano original, com predomínio dos usos comercial e de serviços. Passa por processo de esvaziamento populacional e abandono das edificações, embora ainda seja a referência principal de comércio popular.	(1) Propiciar a retomada do caráter de centralidade principal da Zona, por meio de projeto estratégico que integre revitalização do espaço, proteção ao patrimônio histórico-cultural, incentivo a alternativas de desenvolvimento econômico, criação e retomada de espaços para atividades e manifestações culturais. (2) Exigir o cumprimento da função social da propriedade, dado o grande número de imóveis vazios e subutilizados. (3) Incentivar o uso misto, de modo a ampliar a vitalidade urbana. (4) Otimizar a utilização da infraestrutura existente, com adensamento populacional.
ZCE - ZONA CENTRAL EXPANDIDA	Entorno da Zona Central (no encontro com os setores de planejamento 2 e 12), onde há tendência de espraiamento das avidades comerciais e de serviços	(1) Favorecer a tendência de ampliação da zona central, renovando os padrões de uso e ocupação do solo e requalificando a paisagem urbana. (2) Estimular o uso misto e adensar, construtiva e demograficamente, aproveitando a disponibilidade de infraestrutura ociosa, de modo a aproximar moradia e trabalho. (3) Estabelecer conexões entre o centro principal e seu entorno, superando as barreiras físicas representadas pelas avenidas, viadutos e rodovia.
ZR2 - ZONA PREDOMINANTE-MENTE RESIDENCIAL	Zona caracterizada pela predominância do uso R, em localização mais próxima da Zona Central e de Zonas Corredores Urbanos	Qualificar o uso residencial existente, em combinação com um mix limitado de usos NR (não residencial).
ZEIS 2 - ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL 2	Áreas vazias ou subutilizadas destinadas à provisão de Habitação de Interesse Social.	Garantir a reserva de terra apta à produção de habitação de interesse social.
CVE - ZONA CORREDOR VERDE	Zona correspondente às APP e fundos de vale que cortam a Macrozona Urbana.	Revegetar esses locais formando corredores verdes estruturadores do espaço urbano. Duas categorias: parques lineares (predominantemente vegetados) e usos sustentáveis; corredor verde que admite usos urbanos com taxas de ocupação reduzidas e taxas de permeabilidade elevadas.
ZRU - ZONA DE REESTRUTU-RAÇÃO URBANA	Corresponde a áreas vazias pertencentes, em grande parte, à União, junto ao eixo ferroviário no setor de planejamento 11.	Reestruturar essa área, por meio de um projeto urbano, uma PPP ou uma operação urbana consorciada.
ZIH 1 ZONA DE INTERESSE HISTÓRICO 1	Polígono delimitado no zoneamento atual como Zona de Interesse Histórico e Cultural + Vila Falcão + trecho inicial da Rua Araujo Leite.	Preservar e recuperar o patrimônio ferroviário, reurbanizar o entorno das edificações tombadas e estimular usos relacionados ao turismo histórico-cultural. Desenvolver projeto de corredor cultural.

Fonte: Elaboração própria, com base no Estudo preliminar do Plano Diretor de Bauru (PDP, 2019) - adaptado.

Para a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade, tem-se como objetivo primordial na região a ocupação dos edifícios desocupados, tombados ou não, que passam pelo processo de degradação ou se constituem vazios devido aos preços de aluguel e venda serem altos. É necessário inserir os instrumentos no plano diretor do município, mas para a sua execução, é necessário demarcá-los no território e aplicar a fiscalização intensiva de seu cumprimento.
Para a região, os instrumentos possuem o intuito de incentivar a ocupação, trazer moradias, serviços de primeira necessidade, como padarias, farmácia, mercados, hortifrutis etc. E serviços de uso noturno, atividades de lazer e recreação. Foram descritos a seguir e aplicados territorialmente através do mapa apresentado na **Figura 55**. Sendo:

●**Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios:** obriga o proprietário a dar uma destinação ao seu terreno subutilizado, concretizando o preceito constitucional da função social da propriedade. O Poder Público local deve especificar, em seu Plano Diretor, as áreas onde ele será utilizado e promulgar lei específica disciplinando sua aplicação (CARVALHO, 2010).

● **Cobrança do imposto predial e territorial urbano progressivo no tempo**: aumento progressivo, ao longo dos anos, a alíquota do IPTU para aqueles imóveis cujos proprietários não obedecerem aos prazos fixados para o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios. É uma maneira de penalizar a retenção do imóvel para fins de especulação da valorização imobiliária, fazendo com que essa espera, sem nenhum benefício para a cidade, se torne inviável economicamente (CARVALHO, 2010).

● **Desapropriação**: Art. 8º Decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública. Ou:

- **Direito de preempção**: garante ao Poder Público Municipal a preferência para adquirir imóveis que estejam sendo alienados. Por meio deste instituto, o proprietário que deseja vender seu imóvel deverá primeiramente comunicar ao poder público que, se desejar, poderá comprar o bem nas condições apresentadas pela oferta feita por terceiro.

● **ZEIS (Zona Especial de Interesse Social):** Reserva áreas dotadas de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos para habitação de interesse social. Em áreas vazias, terrenos ou edifícios subutilizados, cuja posse pode ou não ser do poder público, ou que podem ser adquiridas pelo mesmo. Ocorrerá a demarcação no mapa, definição de parâmetros de ocupação, faixas de renda a serem atendidas, tamanho dos lotes ou das moradias. Juntamente com leis municipais que evitem que, ao “melhorar” o local, essa população seja expulsa, de forma violenta, pelas ações de reintegração de posse, com medidas administrativas, ou o encarecimento dos aluguéis e o custo de vida (CARVALHO, 2010).

● **Operação Urbana Consorciada:** A ideia básica do instrumento está na transformação de uma determinada área da cidade, sob o comando do Poder Público municipal, para a concretização de objetivos e ações estabelecidos no Plano Diretor, por meio da parceria com o setor privado (CARVALHO, 2010). Instrumento que abarque a requalificação do curso d’água e região ferroviária. Para mediar a participação privada, o Poder Público municipal deve conceder alguns incentivos, dentre outros, modificações dos parâmetros e características de parcelamento, uso e ocupação do solo.

● **EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança):** Esse instrumento dá ao Poder Público subsídios para decidir sobre a concessão da licença para realização de empreendimentos. Apresentado o EIV, o município pode conceder a licença para o empreendimento, negá-la ou ainda condicionar a licença à implementação de medidas de atenuação ou compensação do impacto. Sugestão: Bauru tem muitos empreendimentos imobiliários, uma grande oportunidade seria a aplicação das contrapartidas de EIV na região central, com recursos para infraestrutura urbana, construção de equipamentos públicos, infraestrutura e lazer.

Figura 55 – Mapa: aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade.

UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIA, POSTERIOR APLICAÇÃO DE IPTU PROGRESSIVO E DESAPROPRIAÇÃO.

EDIFICAÇÃO COMPULSÓRIA, POSTERIOR APLICAÇÃO DE IPTU PROGRESSIVO E DESAPROPRIAÇÃO (LOTES NÃO EDIFICADOS).

PARCELAMENTO, EDIFICAÇÃO OU UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIA (PEUC), POSTERIOR APLICAÇÃO DE IPTU PROGRESSIVO E DESAPROPRIAÇÃO PARA ZEIS - ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

CONTRAPARTIDAS DE EIV (ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA) DE EMPREENDIMENTOS DA CIDADE. PROJETOS POR PARTE DA PREFEITURA E UNIVERSIDADE).

EM TODO O TERRITÓRIO DESTACADO:

* REGULAÇÃO DOS ALUGUÉIS, INCLUSIVE DOS COMÉRCIOS (GARANTIR A PERMANÊNCIA DO COMÉRCIO LOCAL E ATRAIR AS PESSOAS PARA HABITAREM NO CENTRO).

** INCENTIVO À PRESERVAÇÃO E TRATAMENTO DAS FACHADAS DE COMÉRCIOS E RESIDÊNCIAS COM ESTILO ECLÉTICO OU ART DECÓ (COM A REDUÇÃO NO IPTU).

*** INCENTIVO À MANUTENÇÃO E CRIAÇÃO DE CANTEIROS URBANOS PELOS COMERCIANTES E MORADORES, COM A REDUÇÃO DOS IMPOSTOS.

Fonte: elaboração própria.

Entende-se que a configuração do espaço urbano, quando feita com o mesmo cuidado de quem faz arquitetura de interiores, onde cada detalhe parece ter sido pensado, fica extremamente adequada à escala do homem e às suas atividades (SOUZA, 2003, p. 77). Portanto, foi estabelecido um recorte projetual **(Figura 56)** para o detalhamento em projeto, com base na análise das regiões que geram maior insegurança para os pedestres, conforme o relato das entrevistas.

Também foram considerados os pontos nodais e vias significativas evidenciadas no mapa realizado com base nos conceitos de Lynch. Sendo assim, pode-se propor, em uma escala mais aproximada soluções projetuais de desenho e usos nesses espaços, de acordo com os estudos de caso estudados, conceitos de urbanidade, cidades inteligentes e sustentáveis.

Figura 56 – Mapa: recorte projetual com base nos eixos que interligam as regiões e aplicação das diretrizes.

HABITAÇÃO

USO MISTO (HABITAÇÃO+SERVIÇOS)

SERVIÇOS (USO DIURNO E NOTURNO)

COMÉRCIO (MERCADO MUNICIPAL)

CULTURA, LAZER E EDUCAÇÃO

PARQUE LINEAR

EIXOS DE INTERVENÇÃO (VIAS)

Fonte: elaboração própria.

Os edifícios tombados, em sua maioria, desocupados, requerem atenção especial, para a sua reativação e valorização, evitando portanto seu declínio total. Foram propostos usos, de acordo com a necessidade do município e da região **(Figura 57)**.

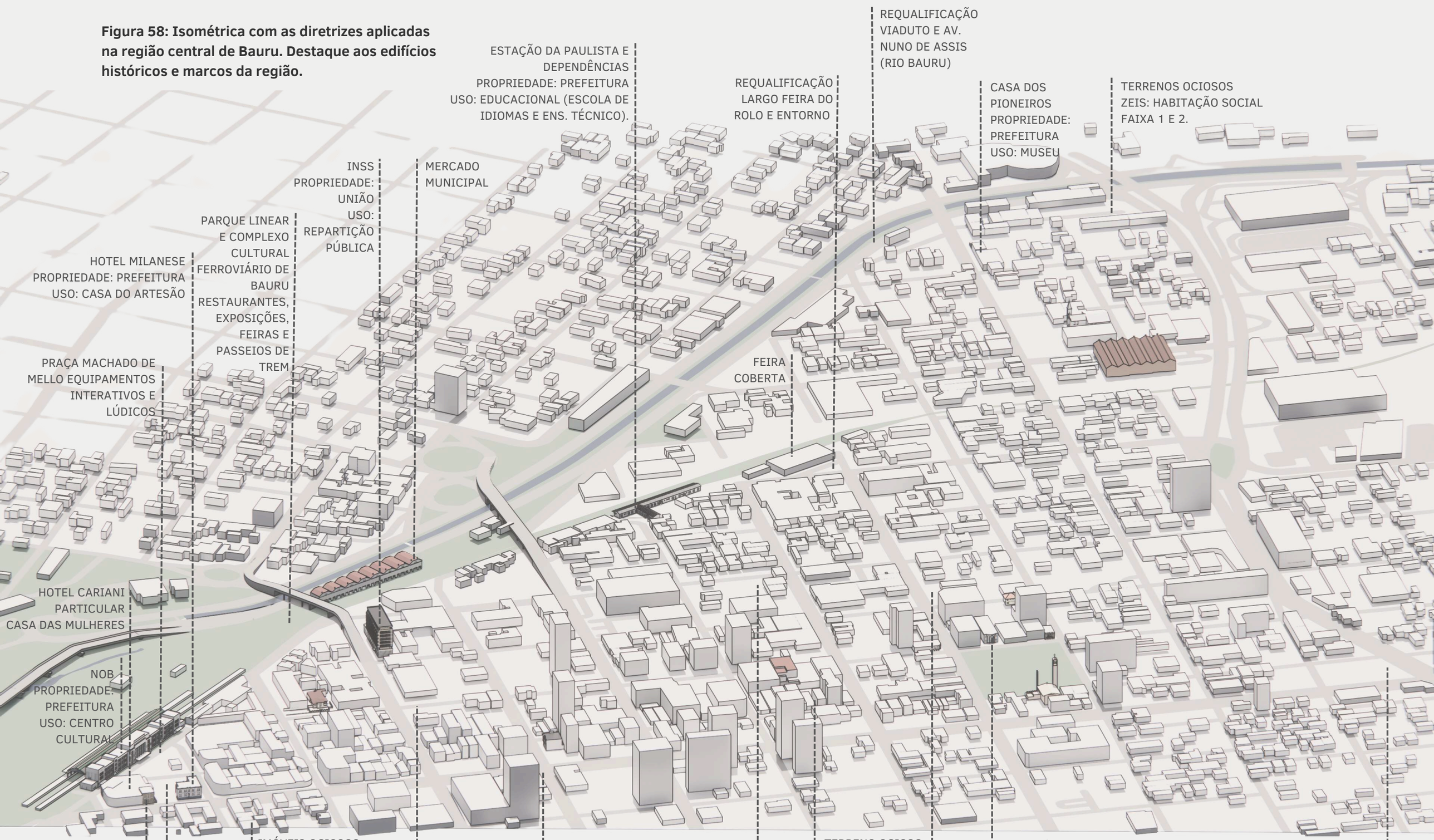
As propostas para à região central, operam em conjunto: habitação próxima aos postos de trabalho; edifícios e espaços de cultura e lazer, tão necessárias ao município como um todo e serviços de uso diurno e noturno, para gerar maior segurança e atender a população do local **(Figura 58)**.

Figura 57: Quadro com as diretrizes aplicadas aos edifícios históricos da região central.

HOTEL MILANESE	ESTAÇÃO NOB	ESTAÇÃO PAULISTA	INSS	CASA DOS PIONEIROS
PROPRIEDADE: PREFEITURA USO PROPOSTO: CASA DO ARTESÃO. ONDE ABRIGARÁ O ATELIER DE ARTISTAS LOCAIS, OFICINAS, CURSOS E EXPOSIÇÕES.	PROPRIEDADE: PREFEITURA USO PROPOSTO: CENTRO CULTURAL (AULAS DE HIP-HOP, BALLET, TEATRO, CANTO). NO TÉRREO - GARE: APRESENTAÇÕES CULTURAIS - MÚSICA, DANÇA, TEATRO; LANCHONETES, RESTAURANTES E CAFETERIAS.	PROPRIEDADE: PREFEITURA USO PROPOSTO: JUNTAMENTE COM OS EDIFÍCIOS PERTENCENTES A FEPASA ABRIGARÃO O EIXO EDUCACIONAL (ENSINO TÉCNICO E ESCOLA MUNICIPAL DE IDIOMAS), PERÍODO DIURNO E NOTURNO.	PROPRIEDADE: GOVERNO FEDERAL. USO PROPOSTO: REPARTIÇÃO PÚBLICA. NÚCLEO DE ATENDIMENTO AOS CIDADÃOS, ORIENTAÇÃO E CADASTROS. ÓRGÃOS MUNICIPAIS, ESTADUAIS E FEDERAIS, MEDIANTE A NECESSIDADE.	PROPRIEDADE: PREFEITURA USO PROPOSTO: MUSEU (HISTÓRIA DA CIDADE E REGIÃO), SALA DE ESTUDO E PESQUISA. PÚBLICO ALVO: ESTUDANTES DE HISTÓRIA, SOCIOLOGIA, ANTROPOLOGIA, ETC.
ESTAÇÃO SOROCABANA	**HOTEL ESTORIL**	**AUTOMÓVEL CLUBE**	**HOTEL CARIANI**	**CASA PONCE PAZ**
PROPRIEDADE: GOVERNO FEDERAL. USO PROPOSTO: RESTAURANTE TEMÁTICO (USO NOTURNO E DIURNO) EDIFÍCIO PERTENCENTE AO COMPLEXO CULTURAL FERROVIÁRIO DE BAURU.	PROPRIEDADE: PARTICULAR USO PROPOSTO: BISTRÔ TEMÁTICO, RECONSTRUÇÃO E RESTAURO COMPLETO. MEDIANTE APLICAÇÃO DO INSTRUMENTO DE UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIA.	PROPRIEDADE: PARTICULAR USO PROPOSTO: ESCOLA MUNICIPAL DE MÚSICA E SEDE DA ORQUESTRA SINFÔNICA MUNICIPAL. MEDIANTE A APLICAÇÃO DO INSTRUMENTO DE UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIA, COM A PARCERIA COM A PREFEITURA.	PROPRIEDADE: PARTICULAR USO PROPOSTO: CASA DAS MULHERES: ABRIGO PARA MULHERES EM SITUAÇÃO DE VULNERABILIDADE. PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA: MEDIANTE A APLICAÇÃO DO INSTRUMENTO DE UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIA.	PROPRIEDADE: PREFEITURA. USO PROPOSTO: PERMANÊNCIA COMO PINACOTECA MUNICIPAL, COM A RENOVAÇÃO DAS EXPOSIÇÕES, TRAZENDO EVENTOS NOTURNOS COMO SARAUS E FEIRAS TEMÁTICAS.

Fonte: elaboração própria.

Figura 58: Isométrica com as diretrizes aplicadas na região central de Bauru. Destaque aos edifícios históricos e marcos da região.



Fonte: elaboração própria.

7.2 – CONEXÕES URBANAS E RUAS CAMINHÁVEIS

7.2.1 - MOBILIÁRIO URBANO

Através da análise do entorno, das edificações históricas e da diversidade estética da região, propõe-se o desenho do mobiliário urbano. Busca-se através do mobiliário urbano, chamar à população aos detalhes e à valorização dos edifícios históricos, suas características formais e simbólicas.

Figura 59: Análise formal dos edifícios tombados.

Estilo Art Decó

Edifício Abelha

NOB

Destaque às linhas ortogonais que se encontram e avançam.
Linhas e volumes escalonados, decrescem seu tamanho.
Proporção, ritmo de fachada.
Formatos longilíneos, verticais.
Jogos de volumes.

Antiga loja Casa Lusitana

Hotel Cariani

Automóvel Club

Estilo Eclético

Curvas, detalhes dos mais diferentes formatos
Arcos

Drogasil
Pinacoteca (acima)

Fonte: elaboração própria.

Tem-se como destaque as formas ortogonais. Curvas suaves em poucos elementos **(Figura 59 e 61)**.

Figura 60: Mapa com a localização dos edifícios.

Fonte: elaboração própria.

Figura 61: Análise formal dos edifícios modernistas.

Fonte: elaboração própria.

Propõe-se a estética contemporânea para o local (requisito que na entrevista foi mencionado por muitas pessoas), mas também trazer a cor em alguns elementos, de forma harmônica aos edifícios do entorno, seja na iluminação ou nos detalhes.

Devido aos diversos estilos e cores dos edifícios da região, das lojas e vitrines, optou-se por formas simples, para evitar a poluição visual, além da busca pela harmonização entre cores e texturas.

Um dos principais materiais utilizados foi a madeira (buscando priorizar madeira de reuso ou de reflorestamento), deixando-a na cor natural. Mas também com a opção de cobrir a madeira com superfície plástica reciclada para pontos coloridos. Além dos detalhes em metal, trazendo uma estética contemporânea e industrial e frisos que remetessem às linhas dos trilhos e fachadas dos edifícios Art Decó.

A utilização de antigos vagões abandonados como pequenos pontos de vendas: cafés, lanchonetes, bookstore e espaços coworking, tanto em pequenas praças distribuídas pela região, quanto ao longo do parque linear.

Figura 62: Mapa com a localização dos edifícios.

Fonte: elaboração própria.

Figura 63: Bancos. Fonte: adaptado de Banco Tonale — De Lazzari), mesas (adaptado do modelo Mafalda, marca De Lazzari) e mesa com floreira (adaptado do modelo Solid Meet&Work, Marca: Streetlife).

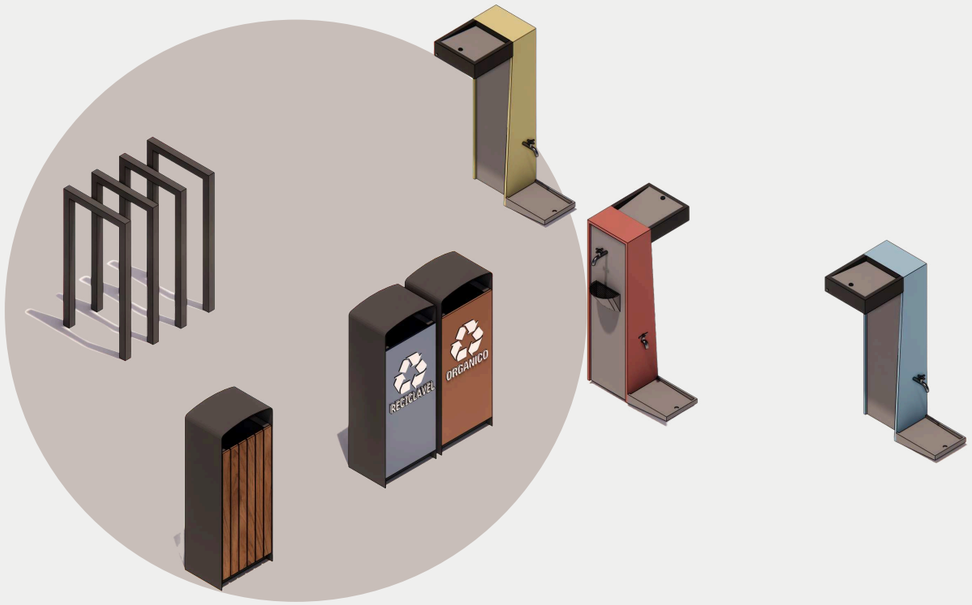


Figura 64: Bicicletário, Lixeiras e Bebedouro. Fonte: linha Light (da empresa De Lazzari), Lixeiras (linha PRAX da empresa MMCITÉ - adaptadas para coleta seletiva), Bebedouro (adaptado do modelo BEB-01 DUPLO da empresa CORP&URB).

A estética do mobiliário traz à percepção à estética industrial. Remetendo à ferrovia e trazendo esse símbolo da história da cidade para o ambiente urbano **(Figuras 63, 64 e 65)**.

Ao se posicionar próximo ao edifício marcante e patrimônio arquitetônico, a cor dos detalhes se aproximará a cor do edifício. Busca-se associar à tecnologia e à sustentabilidade ao mobiliário, com painéis solares para oferecer energia aos painéis informativos, à iluminação interativa e tomadas embutidas.

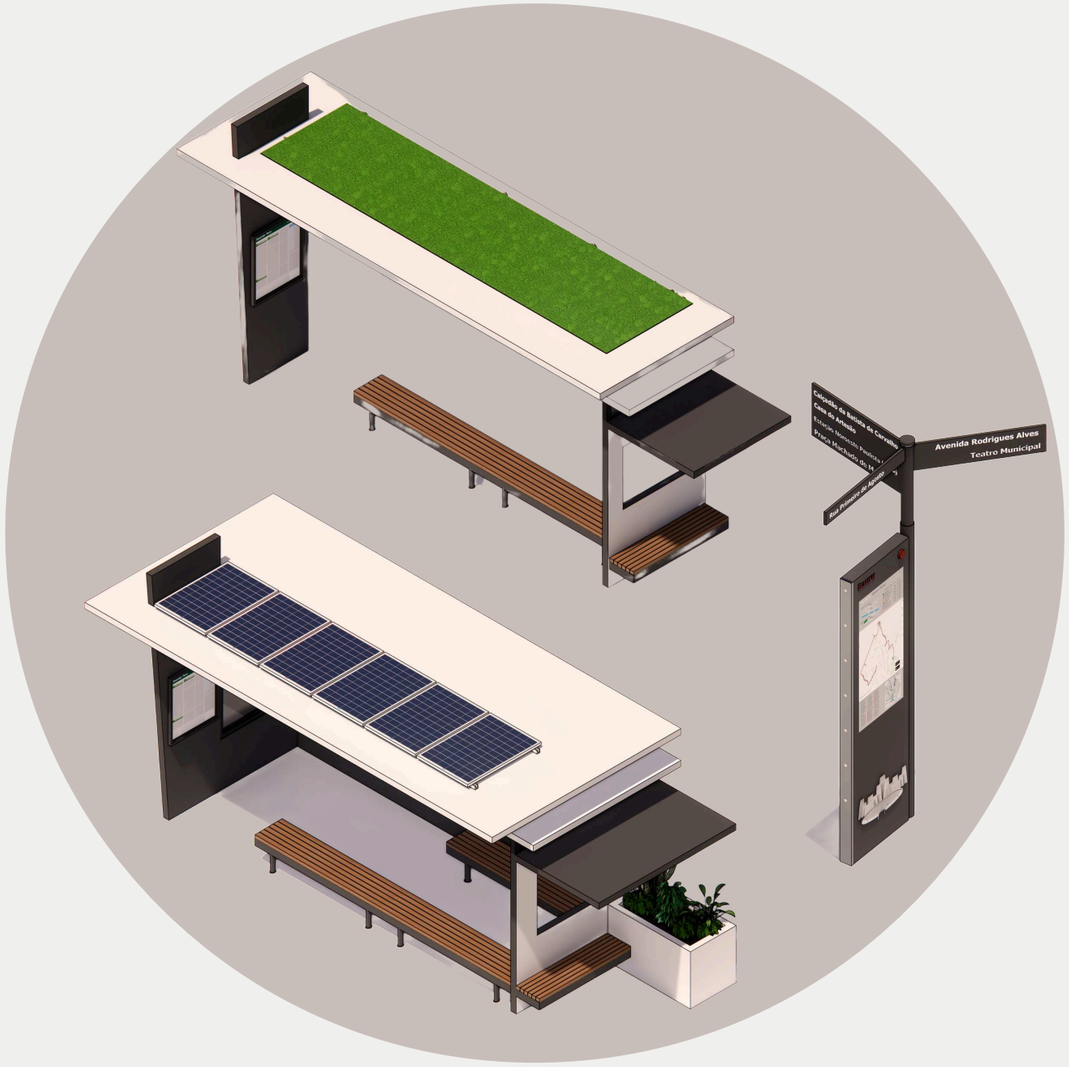


Figura 65: Pontos de ônibus e Tóten informativo. Fonte: adaptado de Germanotta Bus Stop, modelo por JDP Architectural Design) e Tóten informativo (adaptado do modelo desenhado para Nottingham por ChumleysArt).

ILUMINAÇÃO

A iluminação será feita com lâmpadas LED. Seu desenho foi pensado buscando uma estética minimalista e em pontos estratégicos (patrimônio histórico) uma iluminação personalizada e de identificação **(Figura 66)**. Pórticos com a mesma linguagem serão realizados, para demarcação de espaços.

Figura 66: Luminárias e balizadores com LED. Fonte - Luminárias: linha Prisma, marca Escofet. Balizadores das imagens superiores à direita (elaboração própria).

PARKLETS, POCKET PARKS E OUTROS

Ocupando algumas vagas de estacionamento, estarão os *parklets* ao longo de ruas como Primeiro de Agosto e perpendiculares à Rodrigues Alves. Parklets são pequenas estruturas que geram um espaço maior anexo à calçada para colocação de mesas, bancos e outros mobiliários de permanência e descanso. O intuito não é a criação desses espaços unicamente para o consumo do comércio e sim como espaço público aonde o pedestre pode utilizar sem necessariamente consumir produtos nos comércios do entorno **(Figura 67)**.

Figura 67: Parklets e guarda corpo. Fontes - imagem superior: adaptado do modelo PARKLETS 2.0 Café da marca Vestre; imagem inferior: adaptado de Parklet 18, por Jamal S.. Guarda corpo (elaboração própria).

7.2.2 - AVENIDA NUNO DE ASSIS

A Avenida Nuno de Assis é um importante eixo que permeia o fundo de vale entre a região central e os bairros residenciais, como o Bela Vista. Por ela, também passa o Rio Bauru, que recebe o nome da cidade e se estende por grande parte do território. No entanto, o estado atual da avenida e do rio, pedem uma urgente intervenção **(Figura 69)**. O potencial da região é extenso e permite a instalação de um percurso tanto para os pedestres quanto para ciclistas, devido a sua topografia. Os viadutos que ligam o centro aos bairros residenciais também merecem atenção. Juntamente com a diretriz do parque linear, o rio, avenida e viadutos, podem se configurar como um grande parque, recebendo equipamentos esportivos, de lazer, caminhada e de permanência. Para a área também há a diretriz de um Mercado Municipal, atendendo demandas da cidade e ocupando um dos galpões da antiga ferrovia. Trazendo movimento para o local e maior segurança à uma região que afastava o percurso dos pedestres.

Diretrizes principais **(Figura 68 e 70)**:

- Proibição do descarte de esgoto no Rio Bauru, finalização da ETE municipal.
- destamponamento de parte do rio e criação de lago pluvial, para contenção das águas.
- supressão de uma das faixas de rolamento para criação de calçada próximo a ciclofaixa e ao rio;
- aumento da ciclofaixa (com canteiro/faixa de proteção);
- ligação da ciclofaixa com ciclovia existente (Nações Norte);
- arborização e paisagismo da margem do rio;
- melhoria na drenagem: jardins de chuva e canteiros;
- iluminação ao nível do pedestre;
- mobiliário urbano, extensão do parque linear em mirantes;
- criação e melhoria de calçadas nas quadras lindeiras à avenida;
- faixas de pedestres seguras e elevadas em pontos estratégicos;
- criação de passarelas do rio e renovação das existentes: apreciação da paisagem, recuos de observação e repouso.
- criação do Mercado Municipal, utilizando de estrutura existente (antigos armazéns da ferrovia).

A intenção é transformar uma avenida frequentada por carros, com o rio em segundo plano, em uma avenida em que os moradores possam caminhar ou andar de bicicleta durante o final do dia ou fazer piqueniques durante o fim de semana. Onde o rio é valorizado e fará parte do cotidiano e do percurso das pessoas.

Figura 68: Perspectiva - aplicação das diretrizes.

Fonte: autoria própria.

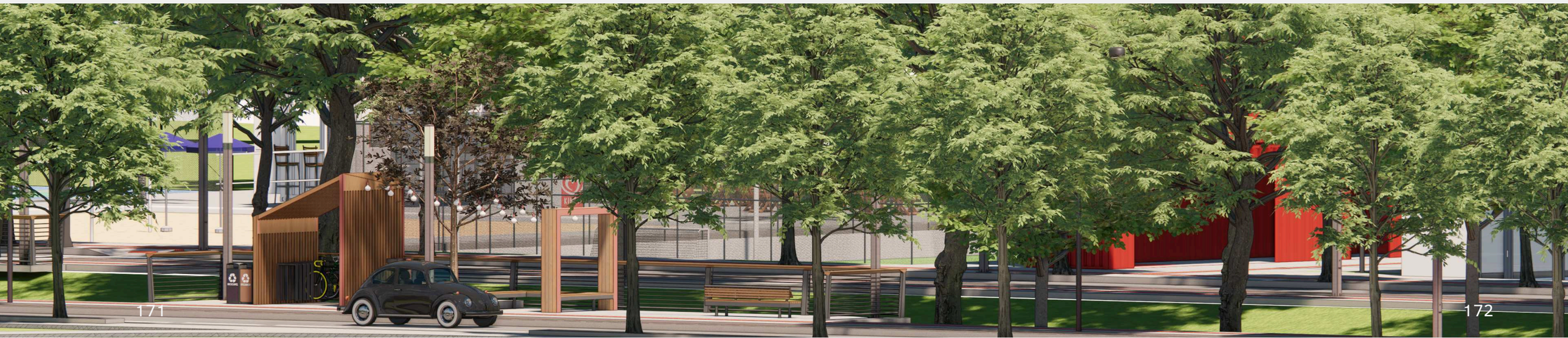


Figura 69: Avenida Nuno de Assis nos dias atuais.

Fonte: fotos de autoria própria.

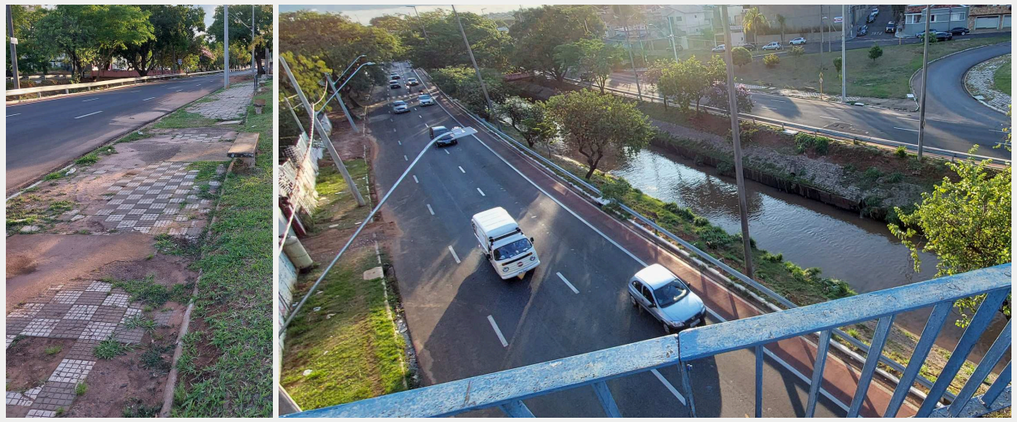


Figura 70: Perspectiva - aplicação das diretrizes.

Fonte: autoria própria.

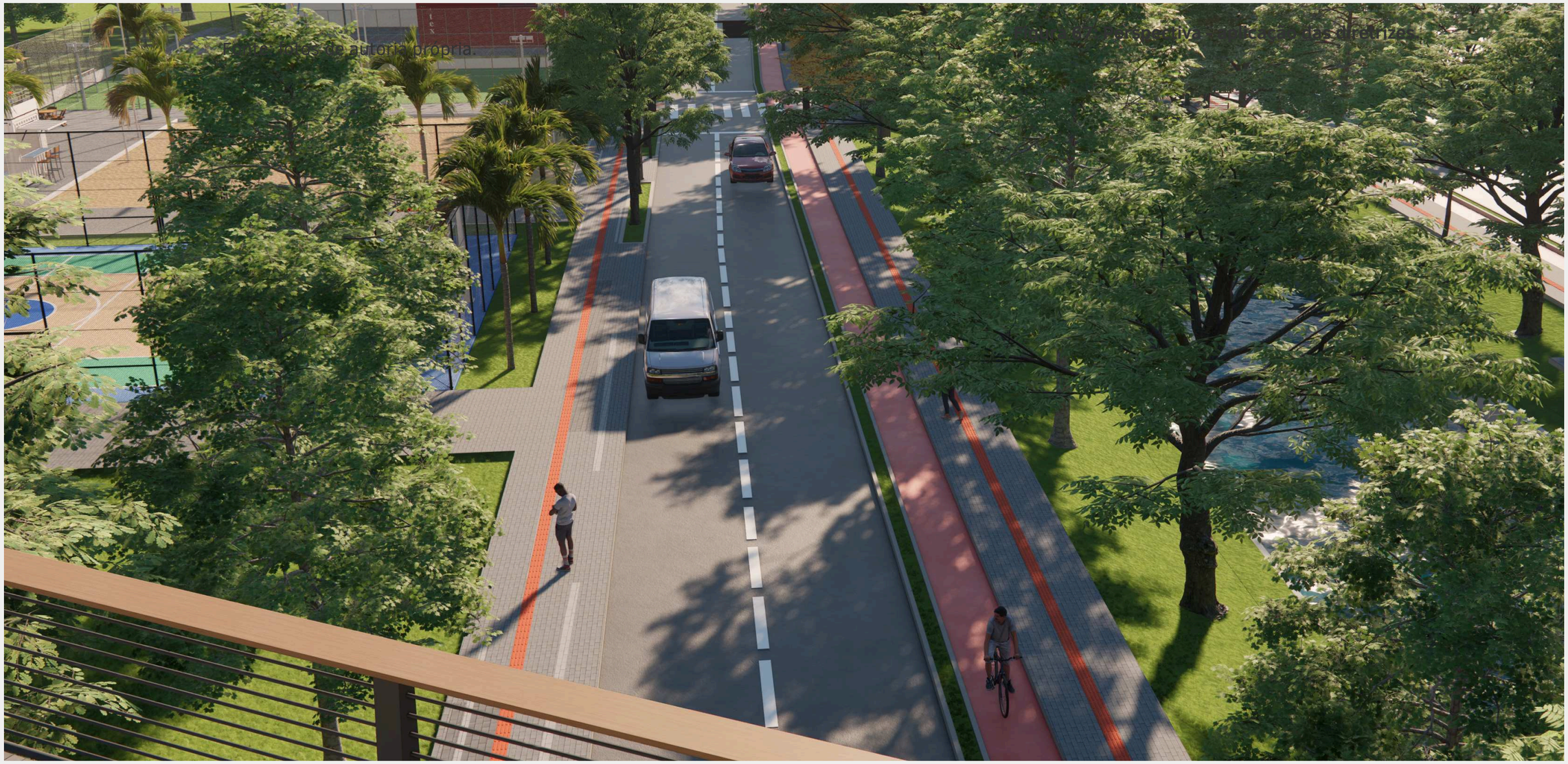


Figura 71: Implantação e corte do projeto para a Avenida Nuno de Assis.
Fonte: autoria própria.

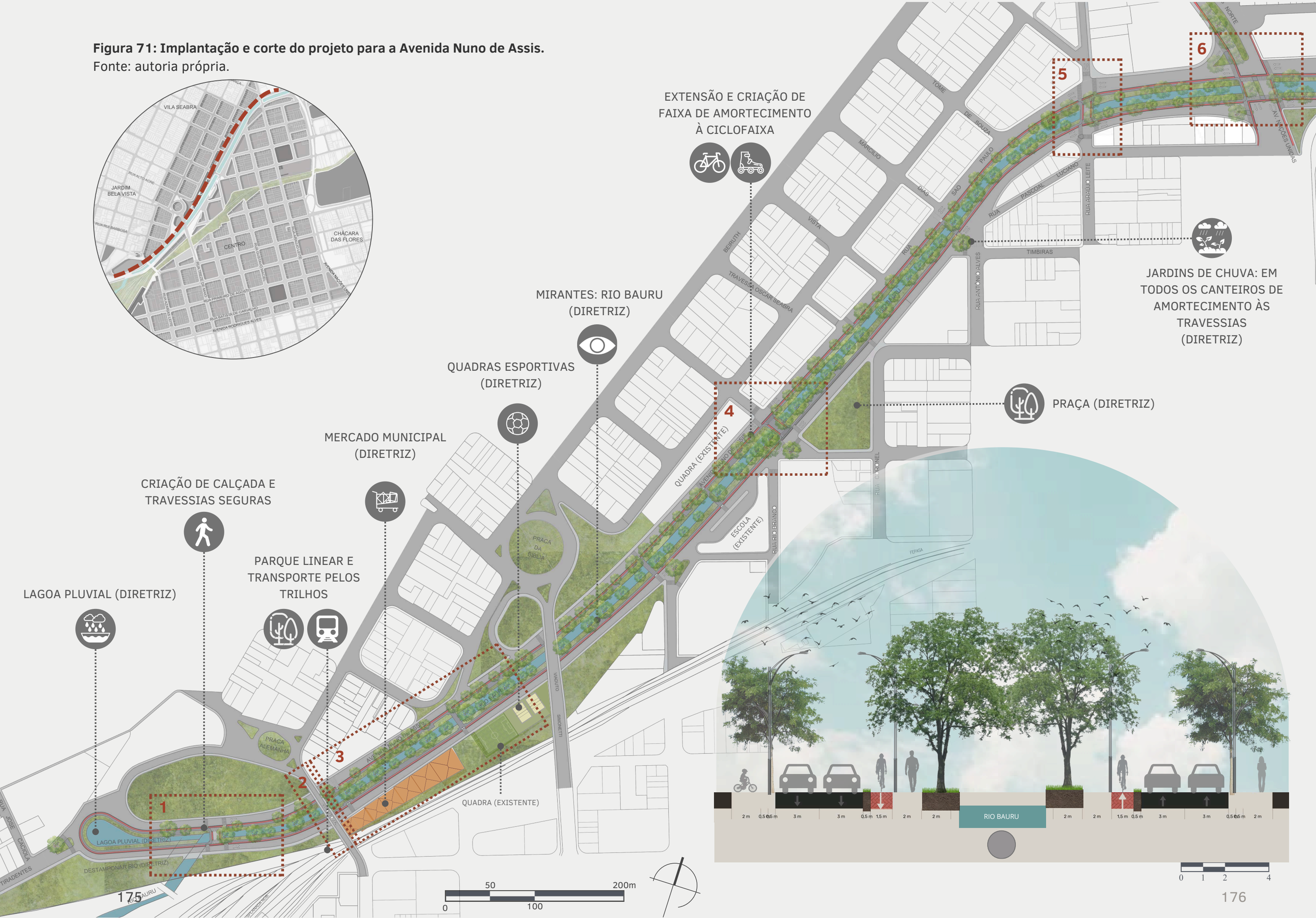
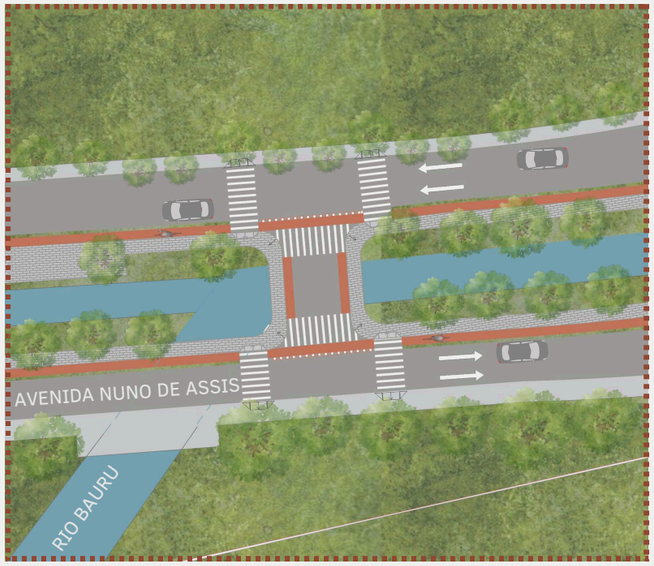
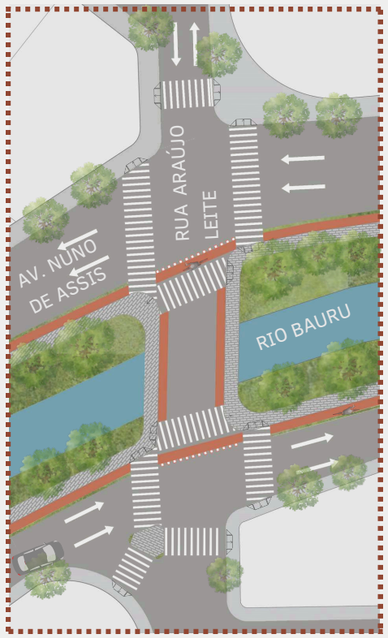


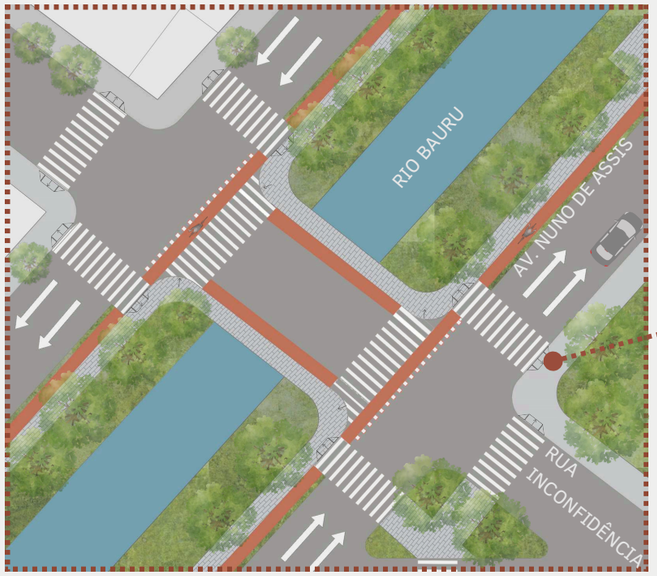
Figura 72: Detalhes das travessias.



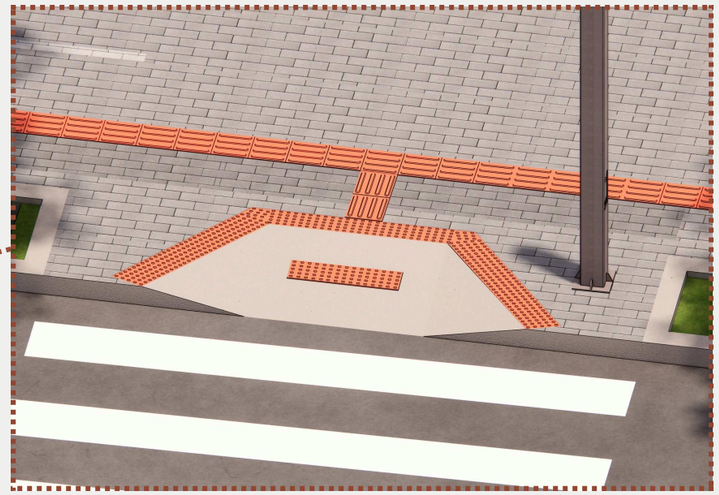
1

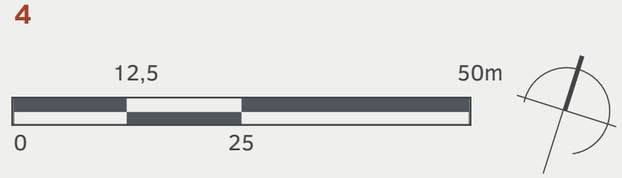


5



4

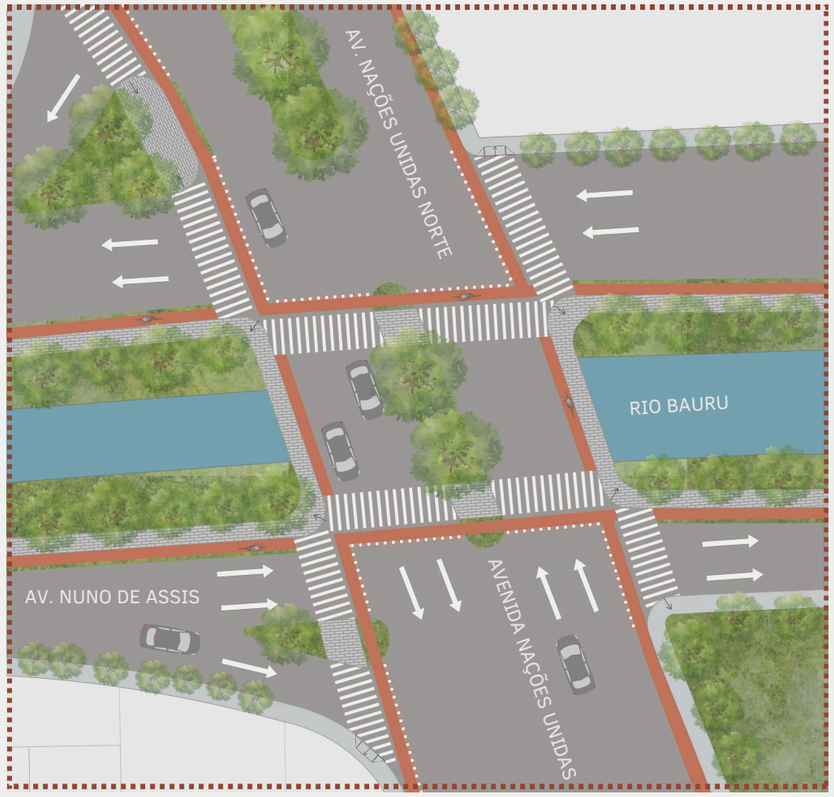




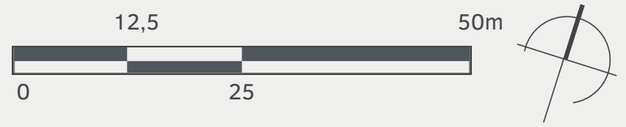
Fonte: autoria própria.

Na avenida, foram acrescentadas faixas de pedestres simples e elevadas em alguns pontos estratégicos. A diminuição dos raios de esquina para 3 metros, também foi implementada para reduzir as distâncias das travessias. Foram posicionadas em grandes travessias, as ilhas de refúgio para pedestres, servindo para proteger as pessoas que aguardam os veículos **(Figura 72 e 73)**. Rampas e o rebaixamento das calçadas foram implementados nas travessias, assim como a arborização da avenida como um todo, contribuindo para a criação de um microclima agradável.

Figura 73: Detalhes da travessia entre as avenidas Nuno de Assis e Nações Unidas.



6



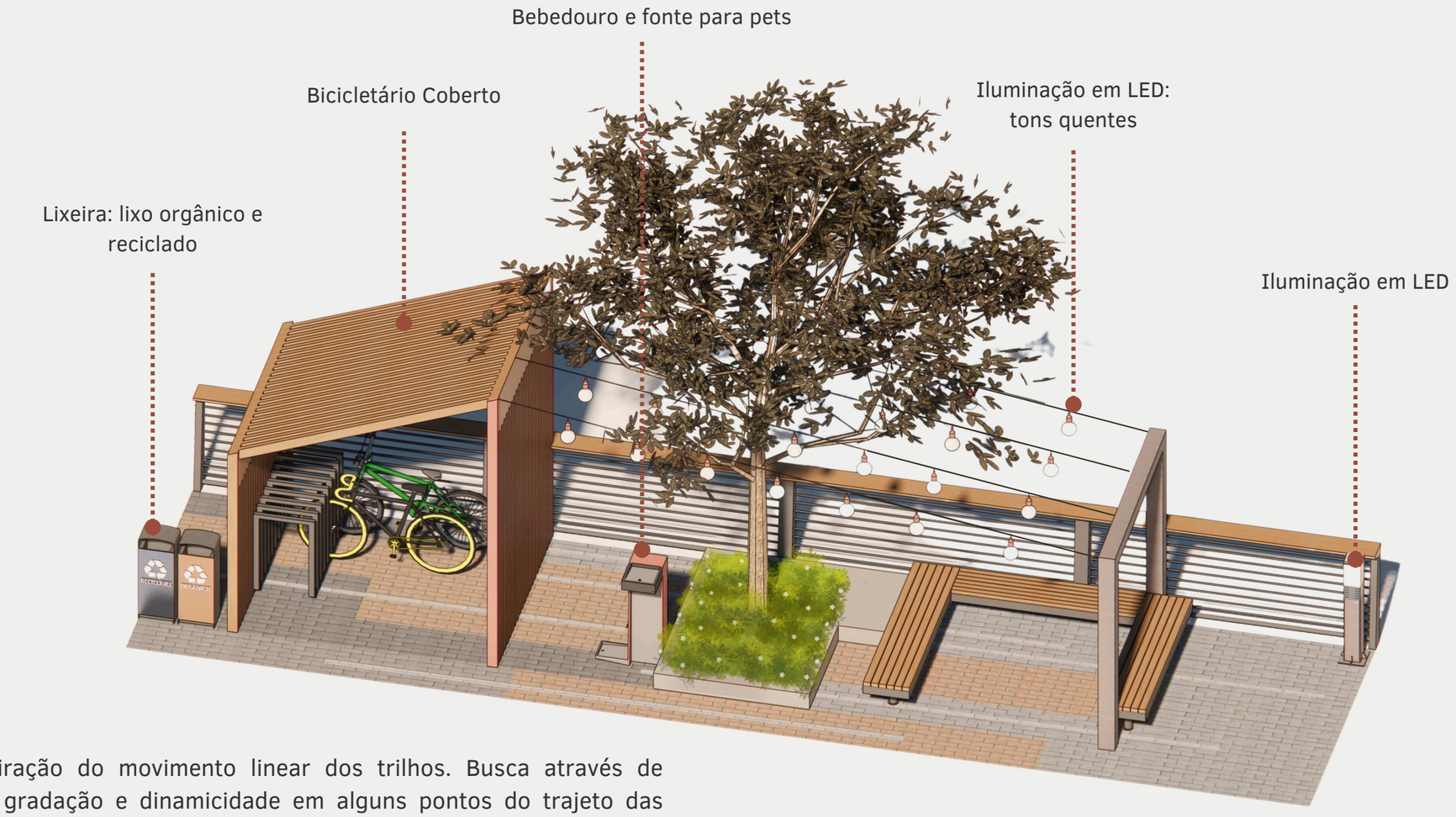
Fonte: autoria própria.

Figura 74: Isométrica projeto para Avenida Nuno de Assis.

Fonte: autoria própria.

3

Figura 75: Isométrica mirante, calçadas centrais Avenida Nuno de Assis.



O desenho de piso segue inspiração do movimento linear dos trilhos. Busca através de diferentes cores, construir uma gradação e dinamicidade em alguns pontos do trajeto das calçadas na Nuno de Assis. As calçadas em gerais seguem apenas um tom de cinza, porém em alguns pontos, como nos mirantes e pequenas praças, aparecem as faixas lineares seguindo o padrão apresentado (Figura X).

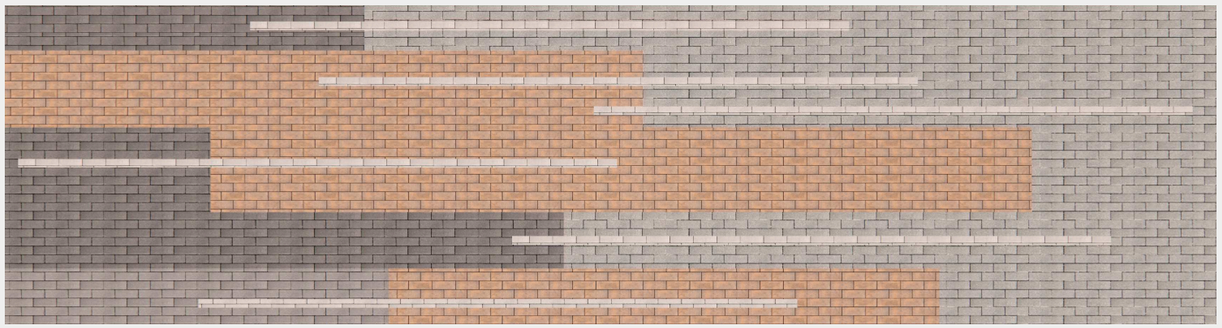


Figura 76: Desenho de piso e materialidade das calçadas da Avenida Nuno de Assis e mirantes.

Figura 77: Perspectiva

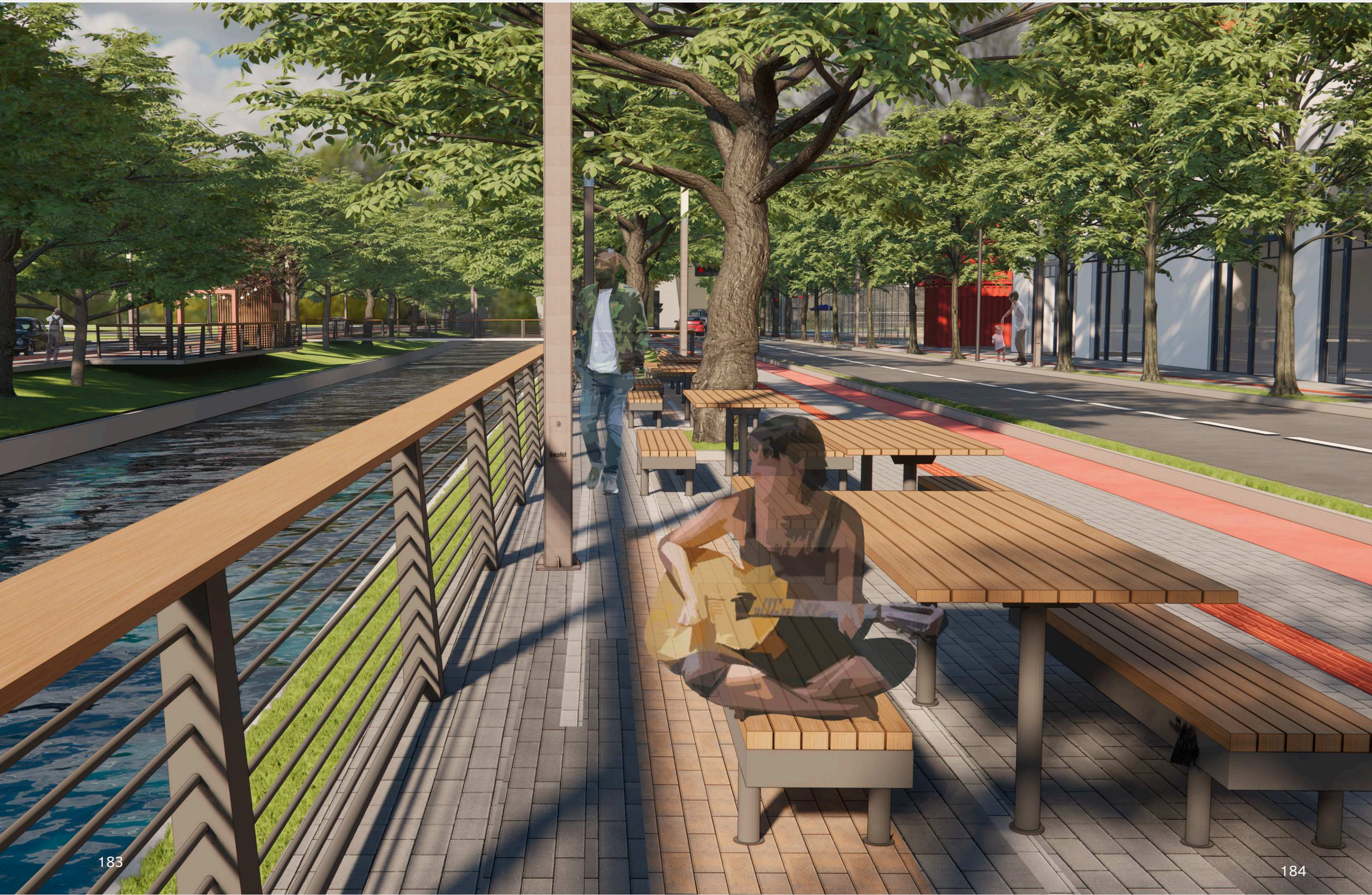


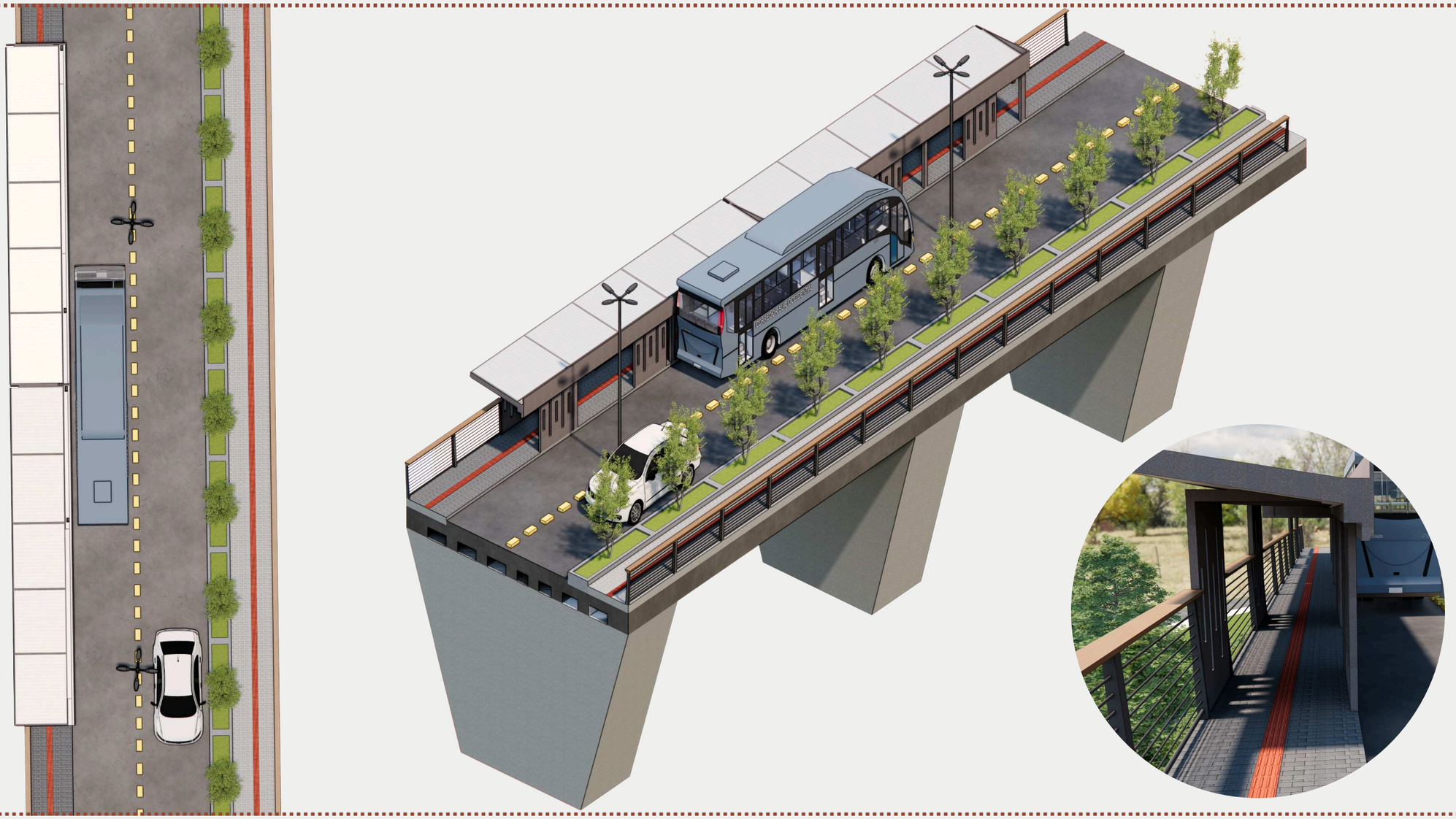
Figura 78: Perspectiva

Figura 79: Perspectiva noturna.

Diretrizes viadutos:

- aumento e segurança das calçadas;
- iluminação;
- cobertura e sombreamento para pedestres;
- melhoria no guarda corpo e acessibilidade;
- demolição ou renovação de parte do viaduto Simonetti (parte condenada);
- viadutos apresentam problemas estruturais, portanto será necessário reparos estruturais ou a reconstrução mediante laudos de profissionais da área.

Figura 80: Isométrica projeto de Viadutos.
Fonte: autoria própria.



2

*Sistema estrutural representado para motivos ilustrativos, sua tipologia irá variar conforme a necessidade de remodelação e reparos verificados por profissionais responsáveis.

7.2.3 - AVENIDA RODRIGUES ALVES

A Avenida Rodrigues Alves é um dos mais importantes eixos viários da cidade de Bauru. Ao passar pelo centro da cidade, concentra grande quantidade de pontos de ônibus, onde milhares de pessoas se locomovem durante o dia. A maior parte das linhas, passam por essa avenida, portanto, no centro ocorrem as baldeações entre ônibus. Também é nesse local que ocorrem as trocas de motoristas de algumas linhas.

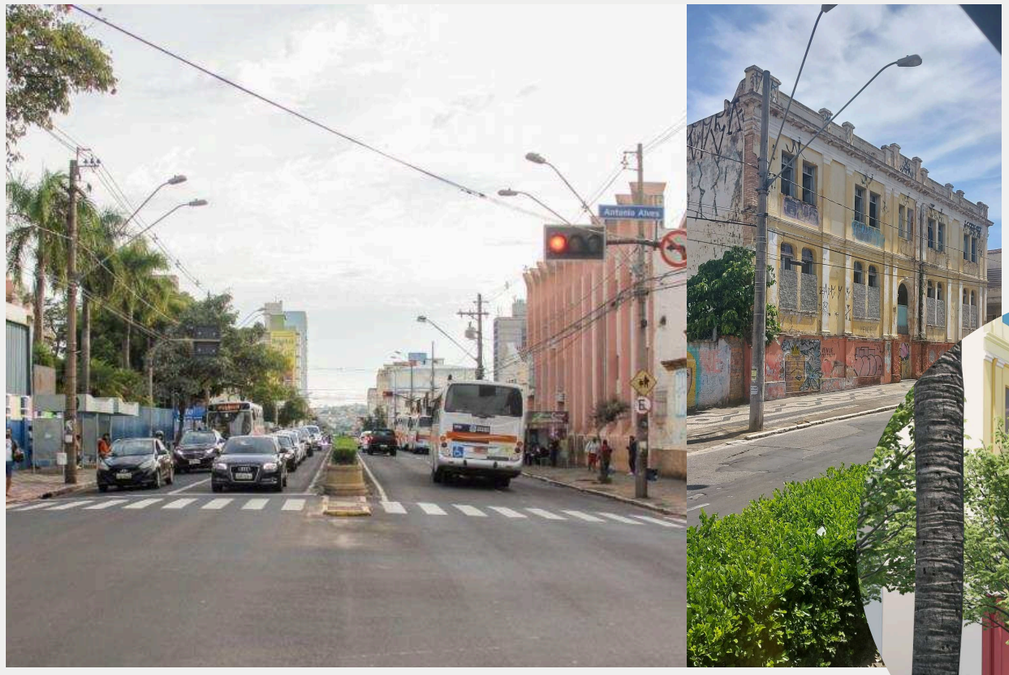
É uma avenida que conta com calçadas largas, porém com pouca arborização e disposição de mobiliário escassa. O canteiro central, antes arborizado, hoje se encontra com vegetação rasteira.

As travessias são perigosas para os pedestres, sobretudo para quem tem a mobilidade reduzida.

Nesse local, também concentram muitos edifícios históricos e tombados. Sendo que, ao final da avenida se concentram os hotéis tombados e a região da ferrovia, uma região abandonada e que gera insegurança **(Figura 81)**. São esses e outros pontos considerados para a realização das seguintes diretrizes:

- Criação de um corredor prioritário para transporte público cujo funcionamento pode variar conforme horários de pico e dias da semana;
- Criação de um terminal de ônibus para a parada final e troca de motoristas (próximo à NOB, com o aproveitamento da gare existente);
- Aumento do canteiro central, com superfície permeável e arborização em toda a Avenida;
- Incentivo à ocupação de edifícios vazios, serviços de funcionamento noturno, de permanência e habitação nos pavimentos superiores;
- Reestruturação dos pontos de ônibus, maior segurança, aumento da quantidade de bancos e sombreamento;
- Canteiros permeáveis nas calçadas;
- Piso tátil;
- Rampas;
- Iluminação a nível do pedestre e da avenida como um todo;
- Pontos de permanência e descanso;
- Travessias mais seguras;
- Faixas elevadas em pontos estratégicos;
- Semáforos com temporizador e acionamento do pedestre.

Figura 81: Avenida Rodrigues Alves nos dias atuais.

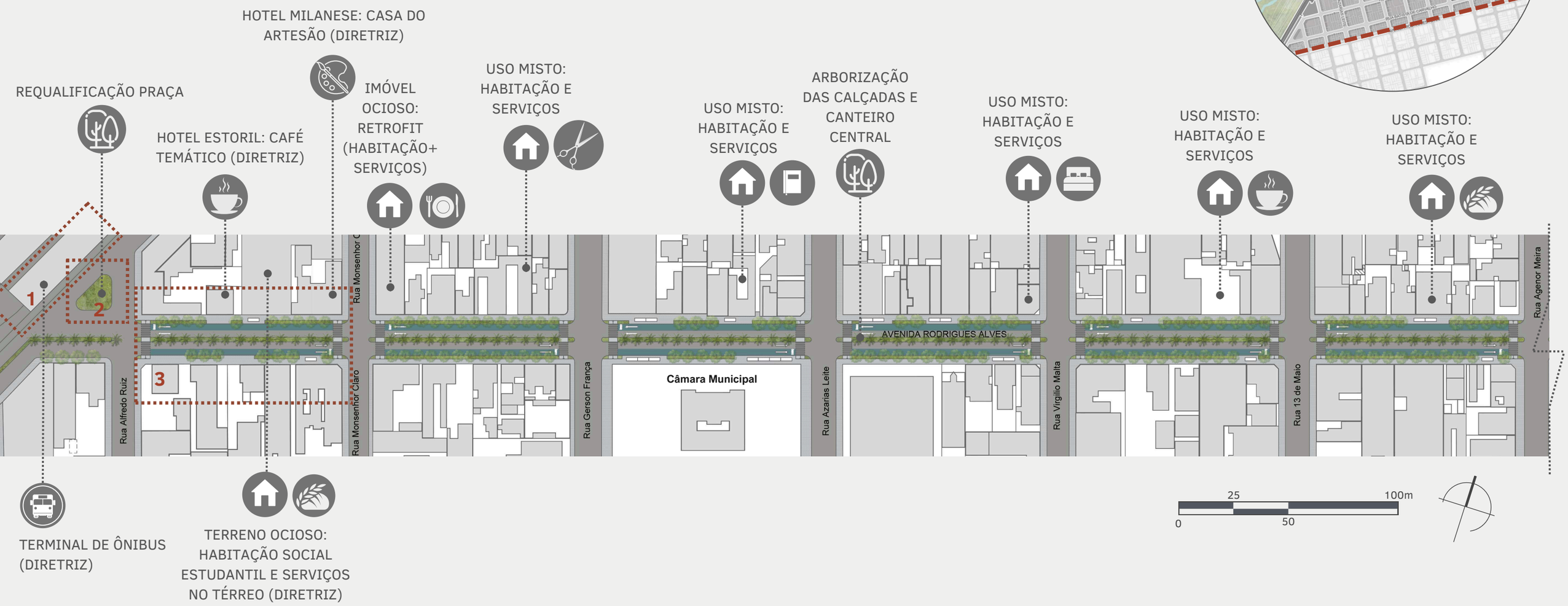


Fonte: autoria própria.

Figura 82: Diretrizes aplicadas na Avenida Rodrigues Alves.

Fonte: autoria própria.

Figura 83: Planta com identificação das diretrizes da Avenida Rodrigues Alves.
Fonte: autoria própria.



Buscou-se, através dos mapas da aplicação dos instrumentos do Estatuto da cidade, gerar a proposta de um novo uso e ocupação para o trecho apresentado. Distribuindo habitação e serviços e estimulando os usos noturnos.
A arborização e disposição do mobiliário ao longo da via, tem como objetivo proporcionar maior conforto às pessoas que passam todos os dias pelo local, seja para ir ao trabalho, fazerem suas compras, ou frequentarem espaços religiosos.
Busca-se trazer ao local ambientes agradáveis, acessíveis e seguros, com o intuito de tornar um eixo referência para a população e para quem visita a cidade.

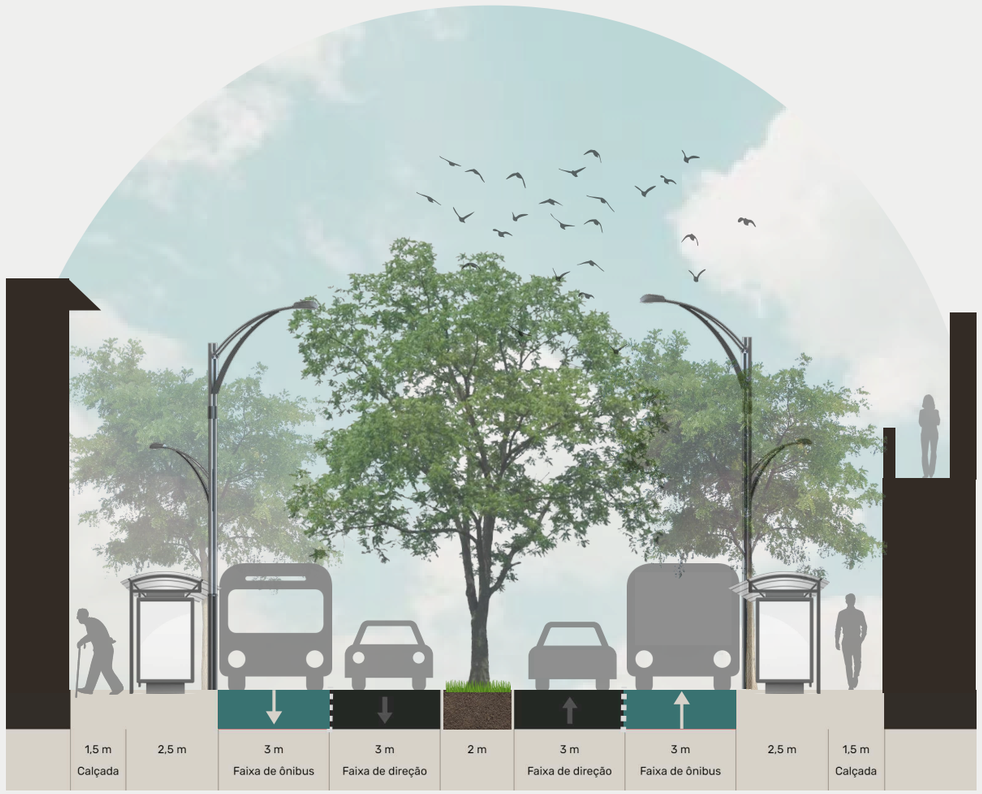


Figura 84: Planta e Seção com identificação das diretrizes da Avenida Rodrigues Alves.

Fonte: autoria própria.

Figura 85: Isométrica com recorte projetual para a aplicação das diretrizes da Avenida Rodrigues Alves.
Fonte: autoria própria.

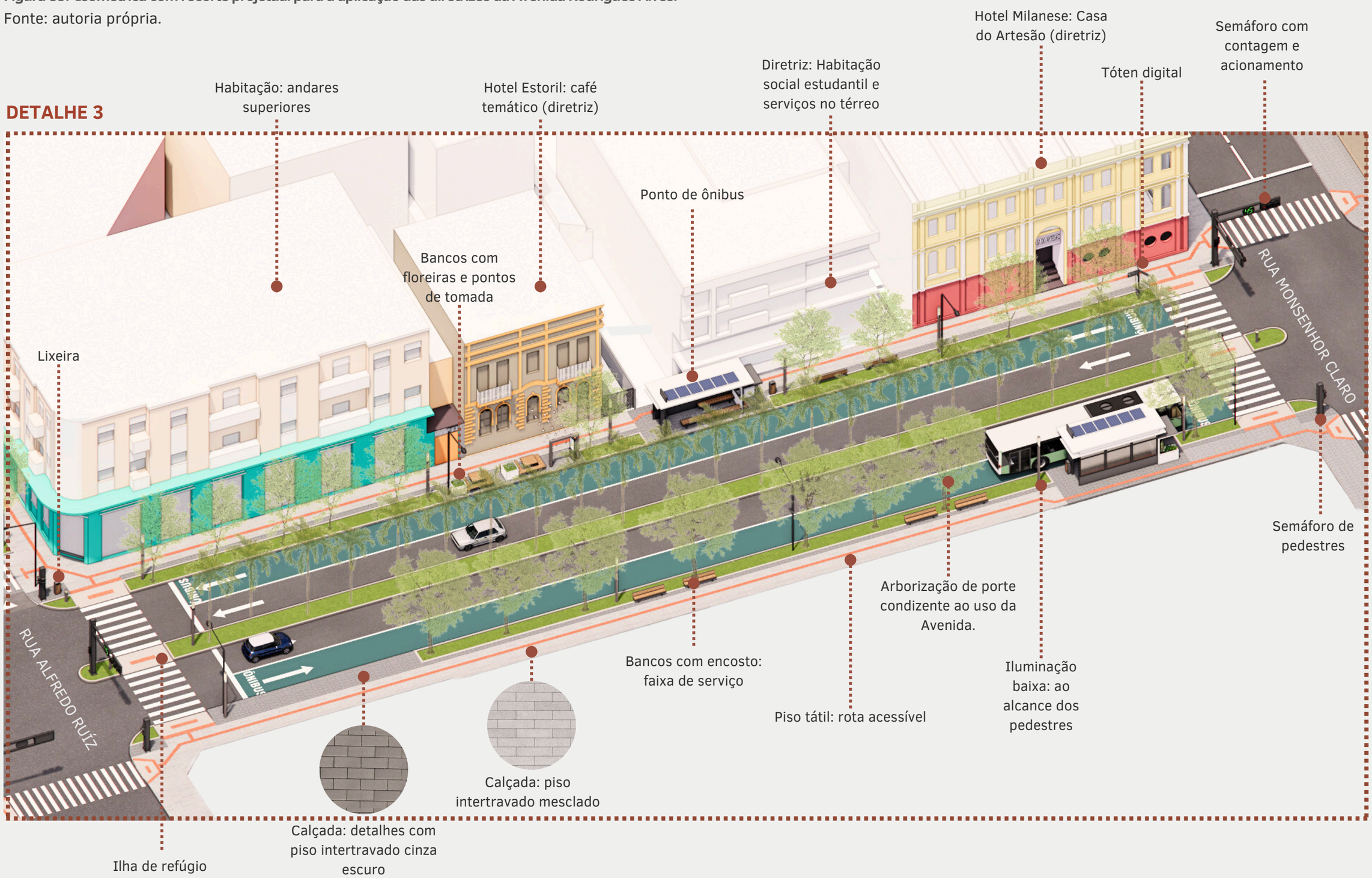
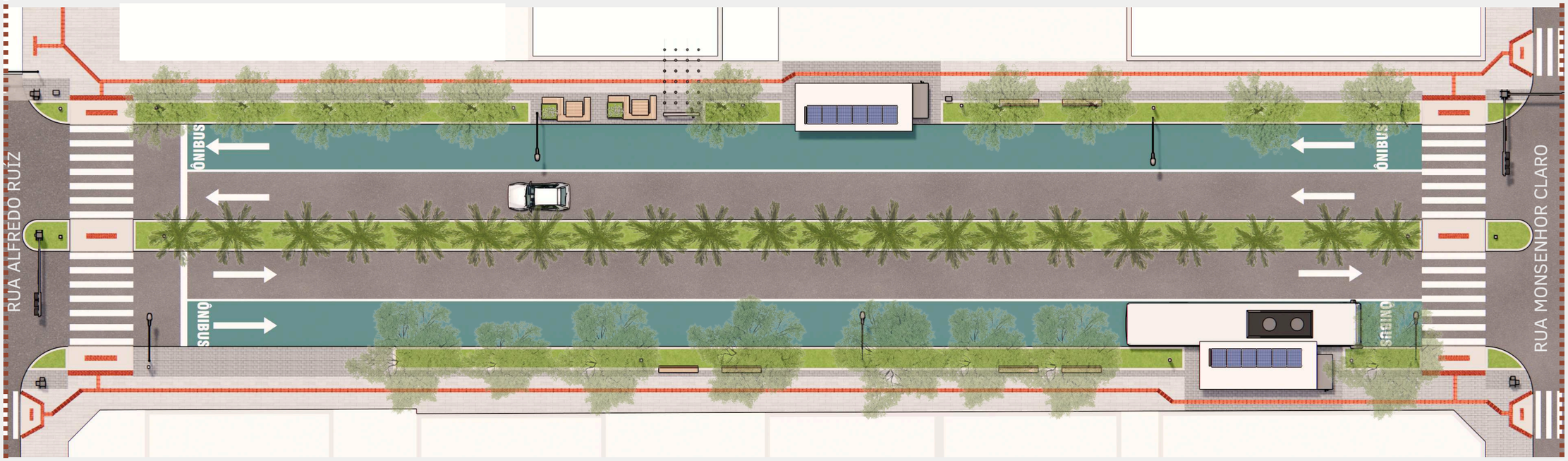
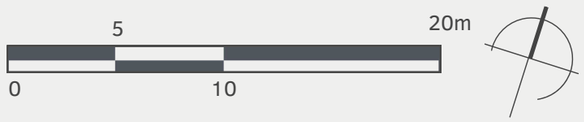


Figura 86: Planta com recorte projetual para a aplicação das diretrizes da Avenida Rodrigues Alves.
Fonte: autoria própria.





Início rua de uso misto (acesso à Praça Machado de Melo): para pedestres e carros, com pavimentação feita em intertravado e que receberá intervenções de urbanismo tático e eventos,

O ponto de encontro entre a Avenida e a ferrovia (ao final), é dotado de edifícios tombados, de extrema importância para a cidade. Motivo esse para a escolha do local para o detalhamento projetual, que se replicará nas outras quadras. Também é uma região de pouco movimento e de notável abandono. Existem pequenas praças no entorno e próximo à Machado de Mello, cujo detalhamento será apresentado.

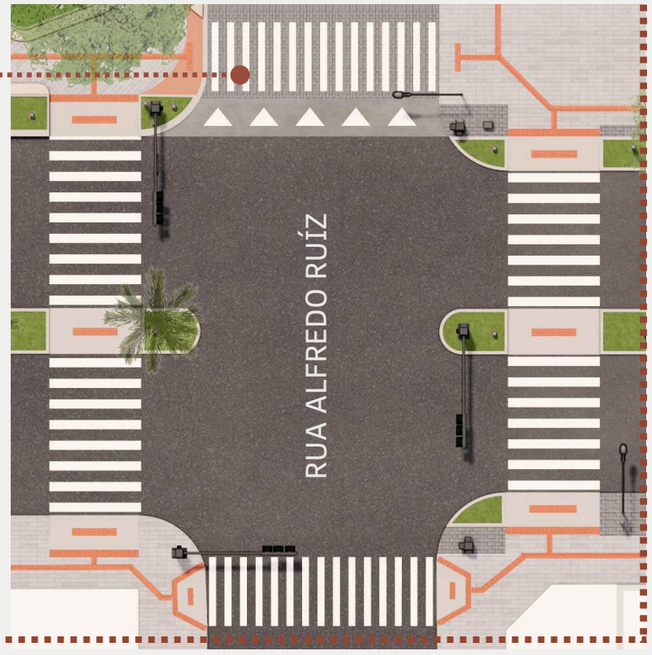


Figura 87: Detalhamento travessia entre a Avenida Rodrigues Alves e Rua Alfredo Ruíz (com início trecho Rua de Uso Misto).
Fonte: autoria própria.

DETALHE 3

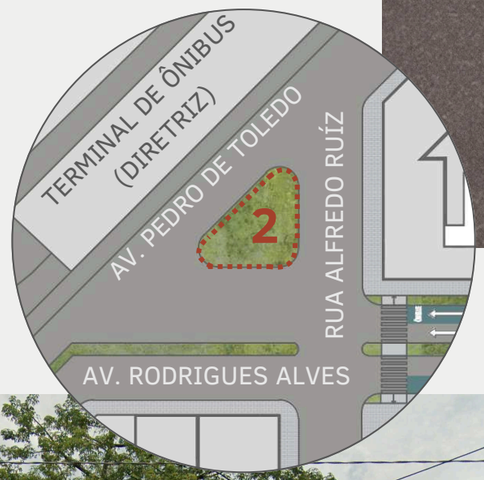
Figura 88: Perspectiva Avenida Rodrigues Alves.

Figura 89: Perspectiva Avenida Rodrigues Alves - frente ao Hotel Estoril.

7.2.4 - AVENIDA RODRIGUES ALVES (PRAÇA)

Ao final da Avenida, há uma praça triangular, paralela à praça Machado de Melo, mas de porte menor, que abriga atualmente apenas alguns canteiros com árvores **(Figura 90)**.
A intenção é trazer o mobiliário escolhido para o local e criar um espaço atrativo e seguro para a população.
Juntamente com os novos usos para as quadras do entorno, os moradores da região poderão frequentar o espaço durante o dia e à noite, além de ser um local de descanso e espera para as pessoas que estarão utilizando o terminal de ônibus.
As diretrizes pensadas para o local são **(Figura 90 e 91)**:

- aumento da praça, seguindo o desenho das ruas;
- criação de um desenho orgânico, caminhos formados pelos canteiros e bancos anexos;
- a criação de espaços menores com diferentes usos;
- arborização, acessibilidade e iluminação.



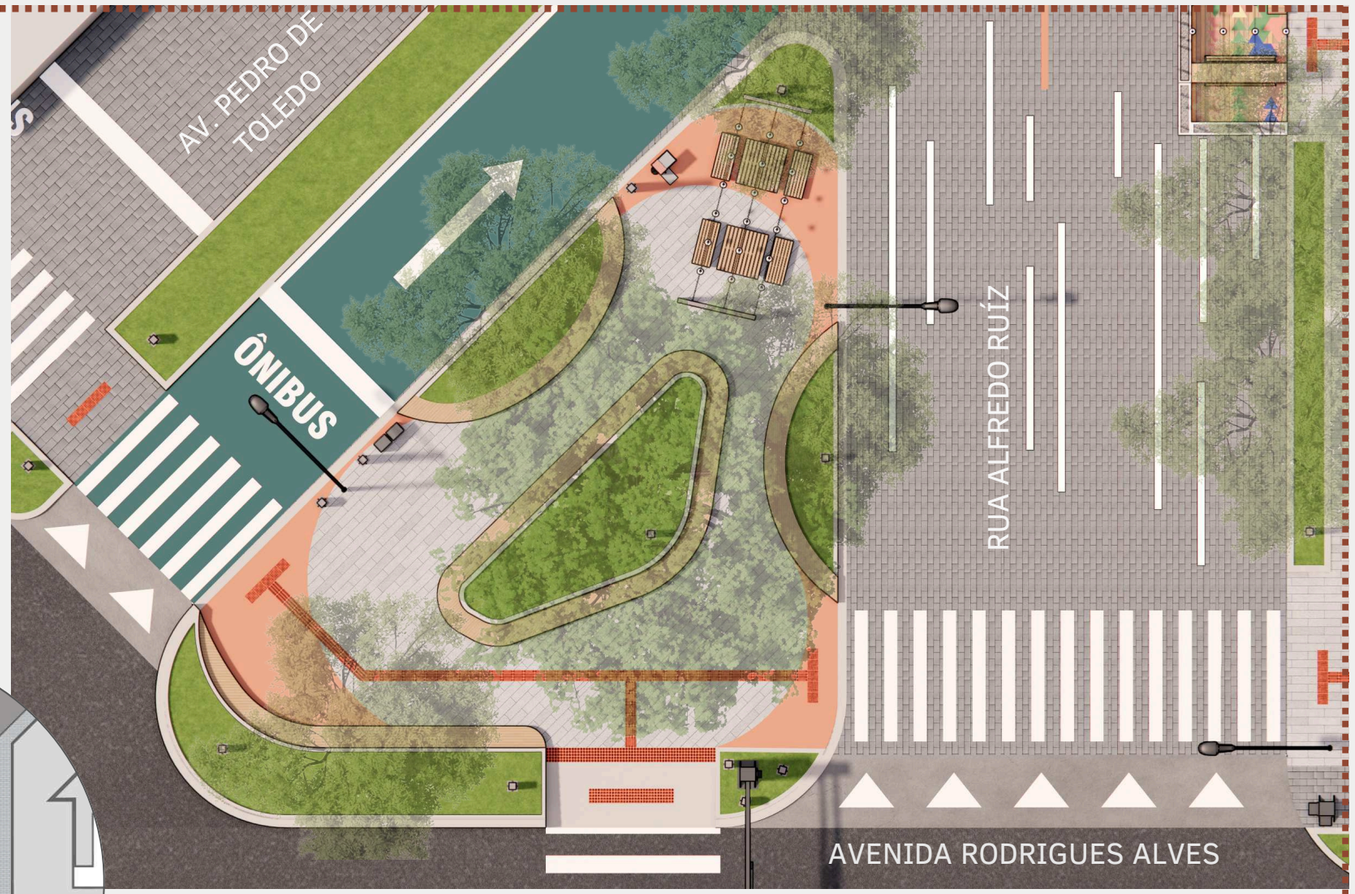


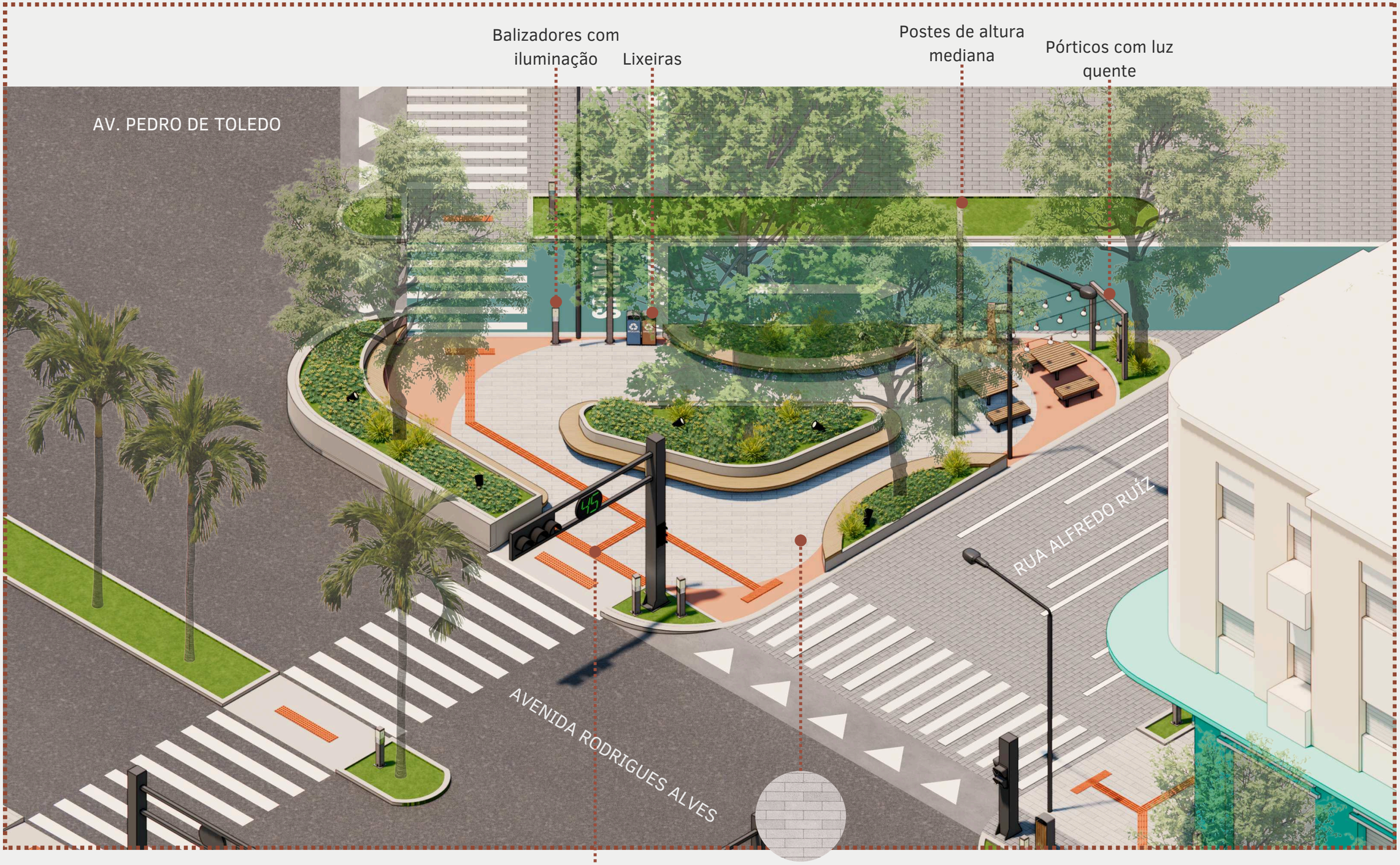
Figura 91: planta de localização e planta do projeto para nova praça. Fonte: elaboração própria.

DETALHE 2

Figura 90: praça estado atual. Fonte: street view.

Figura 92: praça após a aplicação das diretrizes. Fonte: elaboração própria.

Figura 93: Isométrica com o projeto da praça.
Fonte: autoria própria.



DETALHE 2

Piso tático

Calçada: piso intertravado mesclado e pintura no piso tons terrosos.

Figura 94: Perspectiva noturna.

7.2.5 - TERMINAL DE ÔNIBUS

Mediante a necessidade de um local próprio para a parada final de algumas linhas e para a troca de motoristas, posiciona-se o terminal de ônibus ao final da Av. Rodrigues Alves. Havendo portanto o aproveitamento da estrutura já existente da antiga estação da NOB e que se encontra sem uso.

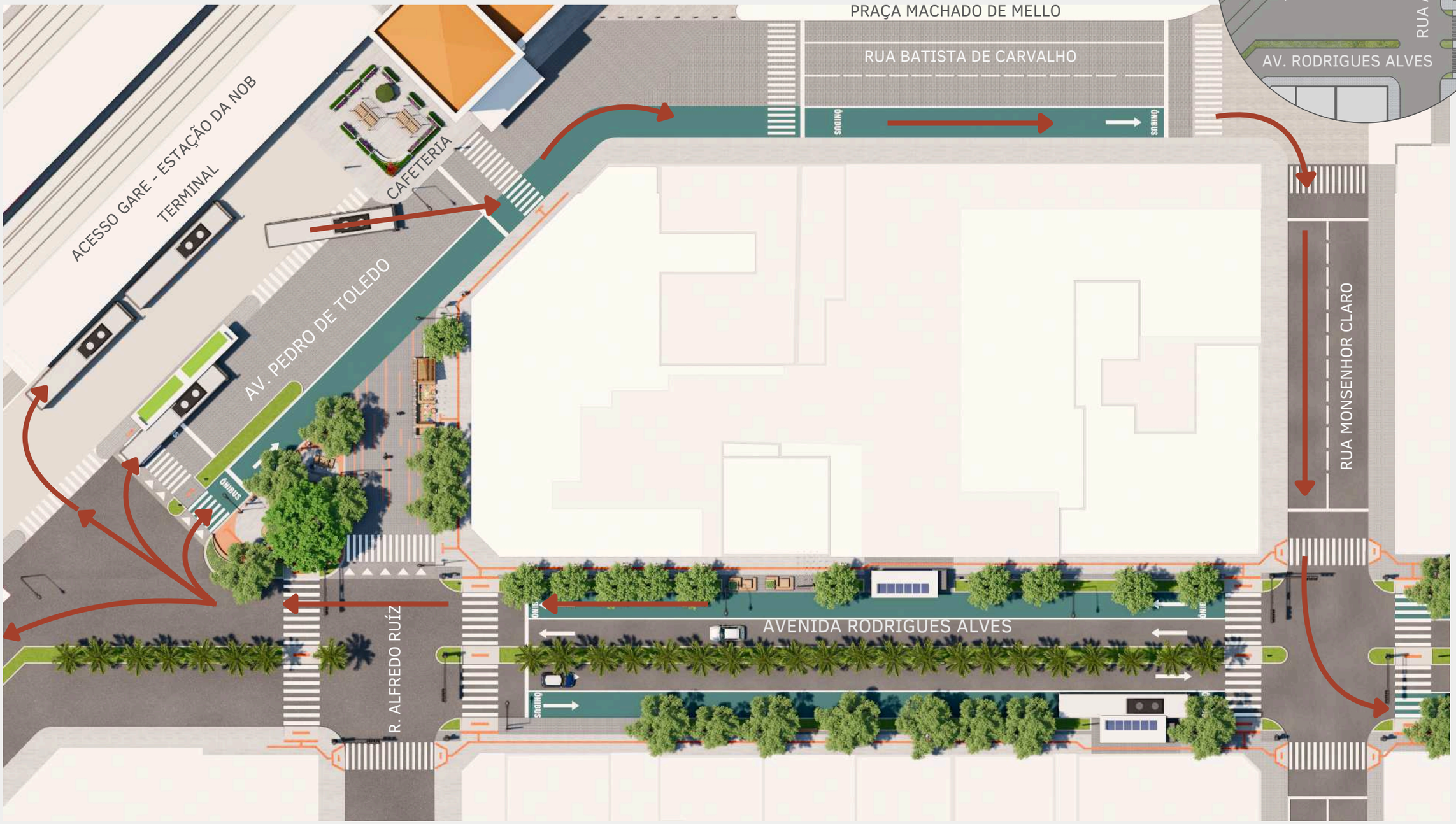


Figura 95: Planta com o percurso realizado pelo ônibus do final da Avenida Rodrigues Alves até o terminal.
Fonte: autoria própria.

Considerando o raio de giro dos ônibus e aproveitando do espaço existente da gare e da Avenida Pedro de Toledo, cria-se um espaço de entrada e saída dos ônibus na estação ou a passagem por fora da estação, pela rua, para linhas que não têm como ponto final a estação. Pontos de ônibus são dispostos próximo à rua, para atender a essas linhas. O trajeto completo até o retorno pela Avenida Rodrigues Alves pode ser verificado na **Figura 95.**

Cria-se 3 faixas na Avenida Pedro de Toledo, duas para o ônibus e uma para o carro. A partir desse trajeto, a rua é elevada, para diminuição da velocidade e para a segurança dos pedestres. Nos pontos de ônibus são dispostos bebedouros, bancos e painéis digitais com informações sobre as linhas e horários, notícias e alertas em geral, com recursos de leitura acessível **(Figura 96 e 97)**.

Figura 96: Implantação do terminal de ônibus.
Fonte: autoria própria.

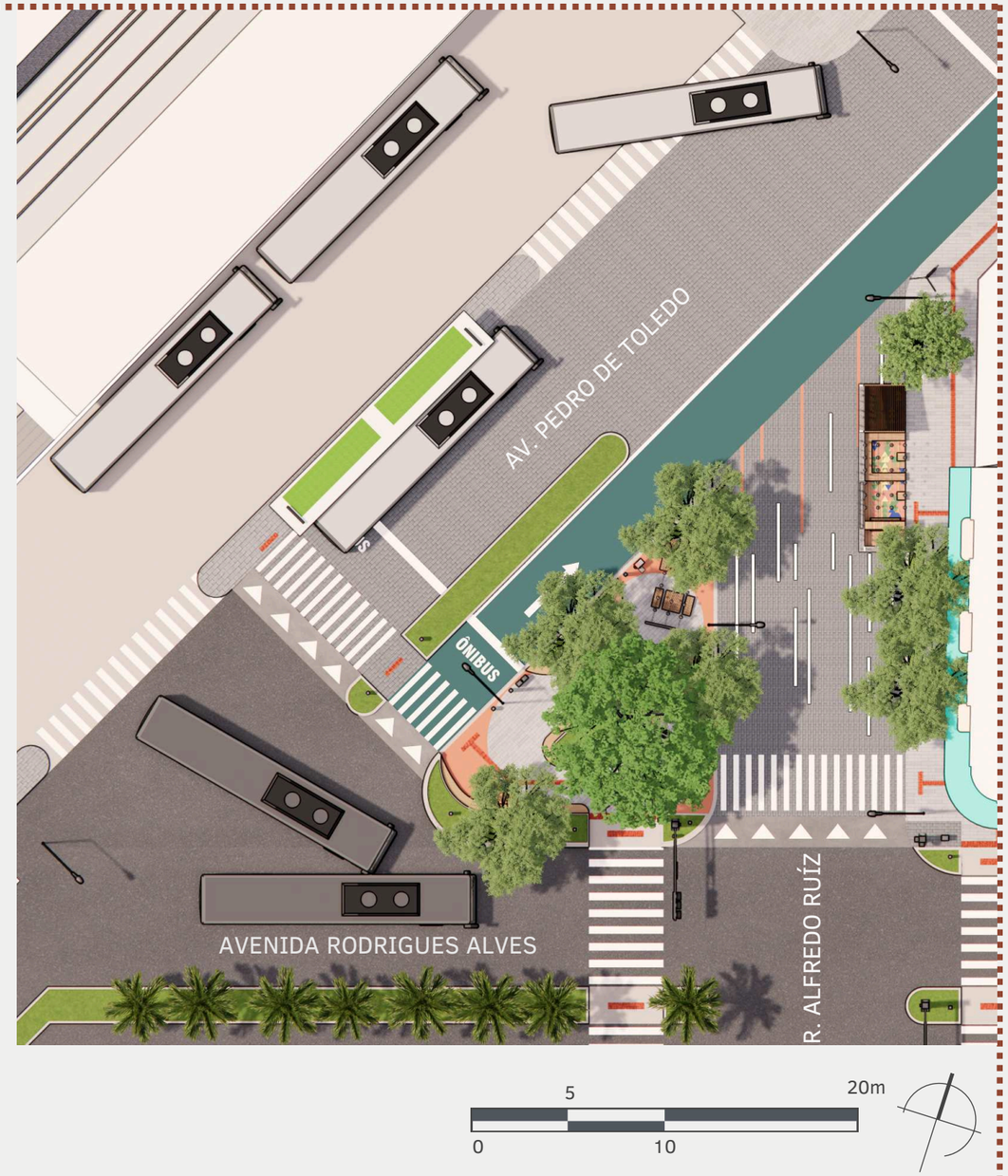


Figura 97: Implantação do terminal de ônibus.
Fonte: autoria própria.

DETALHE 1

Figura 98: Perspectiva isométrica do terminal de ônibus.

Detalhe cafeteria do Centro Cultural NOB

7.2.6 - PRAÇA MACHADO DE MELLO

A Praça Machado de Mello se encontra atualmente em estado de abandono e desuso. Em seu entorno se concentram a passagem dos ônibus e carros durante o dia **(Figura 99)**. Por estar no início do calçadão e próximo a edifícios abandonados, não há grande movimento de pessoas.
A intenção é trazer um novo desenho, completo em infraestrutura e dotado de espaços para diferentes usos, tornando o espaço como um atrativo para quem mora na região e entorno. O projeto se divide em quatro funções: espaço para o brincar (playground), buscando atrair as crianças e as famílias para o espaço; outra função são os espaços para comer e fazer piqueniques, com possibilidade de estacionamento de food-trucks; a terceira função é o contemplar, tanto através do caminhar quanto pelo descansar, com regiões de sombreamento e dotados de pontos de tomada, wi-fi e iluminação; a última função é a de espaço para eventos, formando um largo entre a antiga estação da NOB e a praça, gerando um espaço de livre patinação, de realização de atividades físicas em grupo, entre outros eventos da cidade, como festas juninas, feiras periódicas, apresentações, etc.

Figura 99: Praça Machado de Mello atualmente.
Fonte: autoria própria.

Figura 100: Praça Machado de Mello após aplicação das diretrizes.

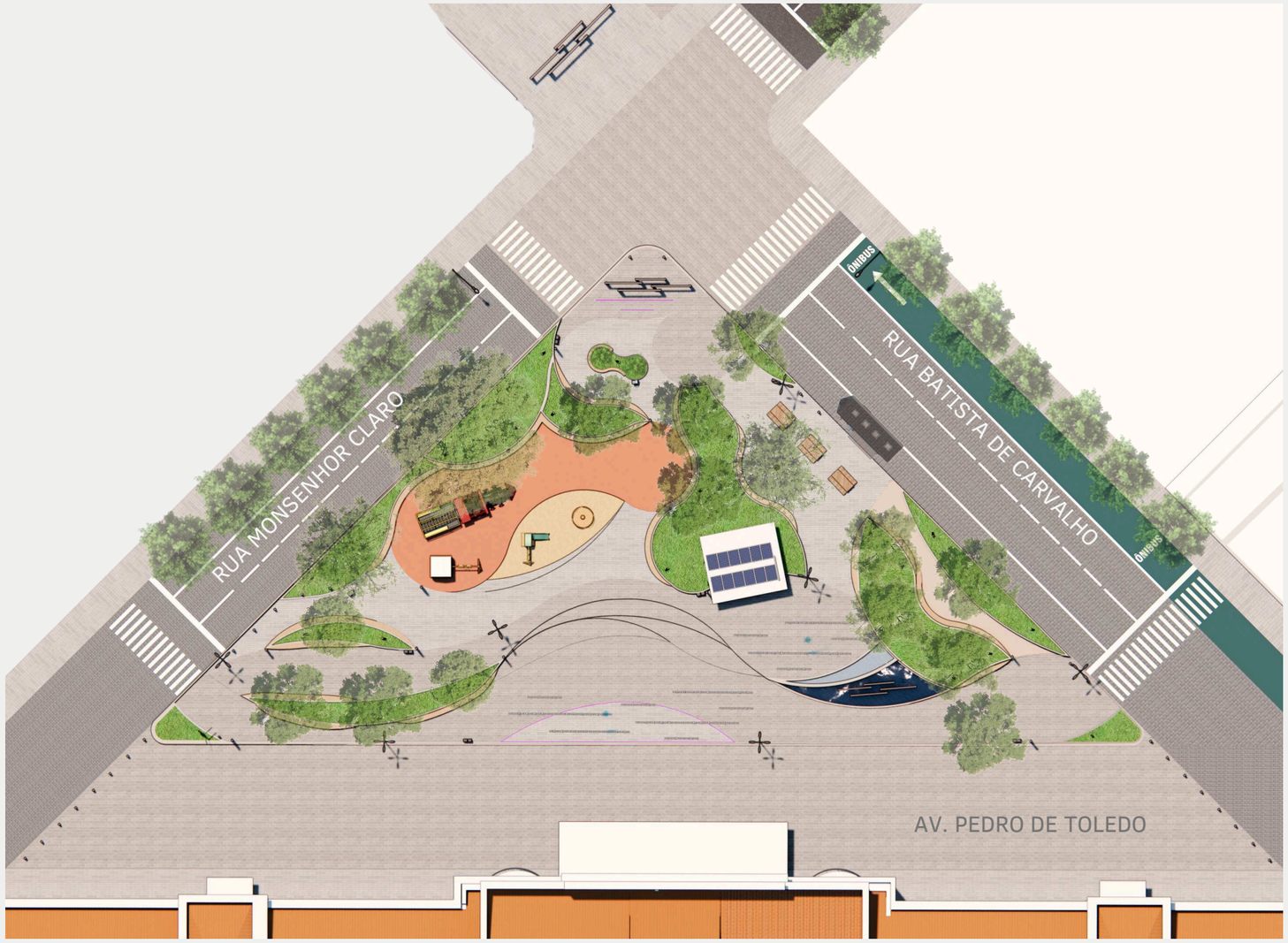


Figura 101: Implantação Praça Machado de Mello.
Fonte: autoria própria.

Luzes interativas são distribuídas pelo local, em pórticos e no piso, com sensores de movimento. O elemento água se torna um diferencial, com seus espelhos d'água de desenho orgânico e cascata iluminada, evocando múltiplas sensações nas pessoas que ali percorrem. A água se encontra também nos esguichos localizadas no piso, com o desenho semelhante aos dos trilhos do trem, sendo um local para lazer e para as pessoas se refrescarem durante o dia.
A pavimentação segue a materialidade da praça anteriormente apresentada, variando em tons de cinza claro e escuro. As suas ruas do entorno são pavimentadas com piso intertravado, gerando a amplitude do espaço limitado da praça, relembrando aos tempos iniciais da cidade onde todo o triângulo formado pelas quadras era apenas um grande largo **(Figuras 100, 101 e 102)**.

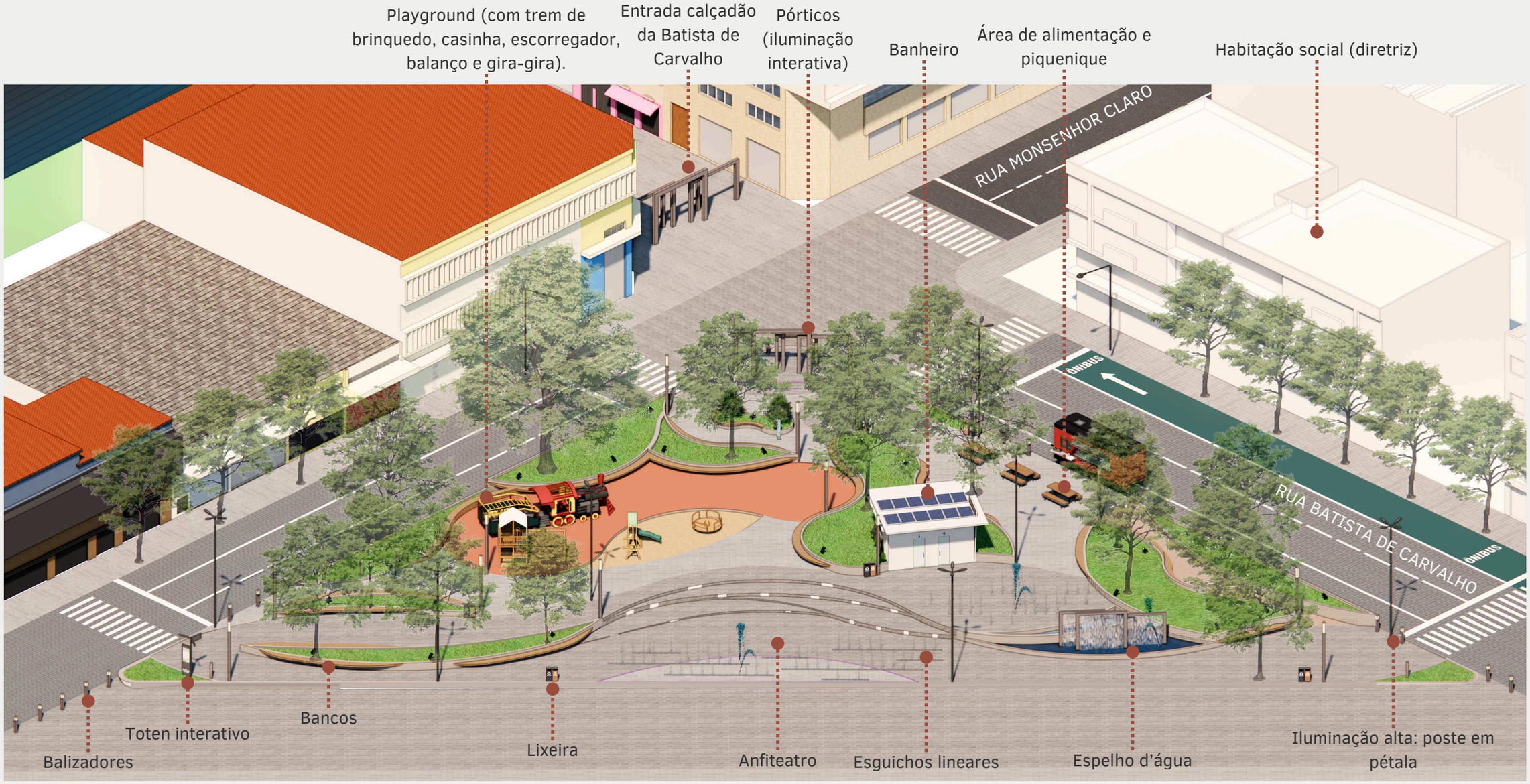


Figura 102: Perspectiva isométrica Praça Machado de Mello.
Fonte: autoria própria.

Figura 103: Perspectiva Praça Machado de Mello, vista para a antiga Estação da NOB.

Figura 104: Perspectiva Praça Machado de Mello: espaço para piquenique, jogos e alimentação. Vista para o início do calçadão.

Figura 105: Perspectiva Praça Machado de Mello: playground.

Figura 106: Perspectiva Praça Machado de Mello: vista da antiga Estação da NOB, através dos pórticos de entrada.

Figura 107: Perspectiva noturna - vista dos pórticos de entrada e sua iluminação interativa.

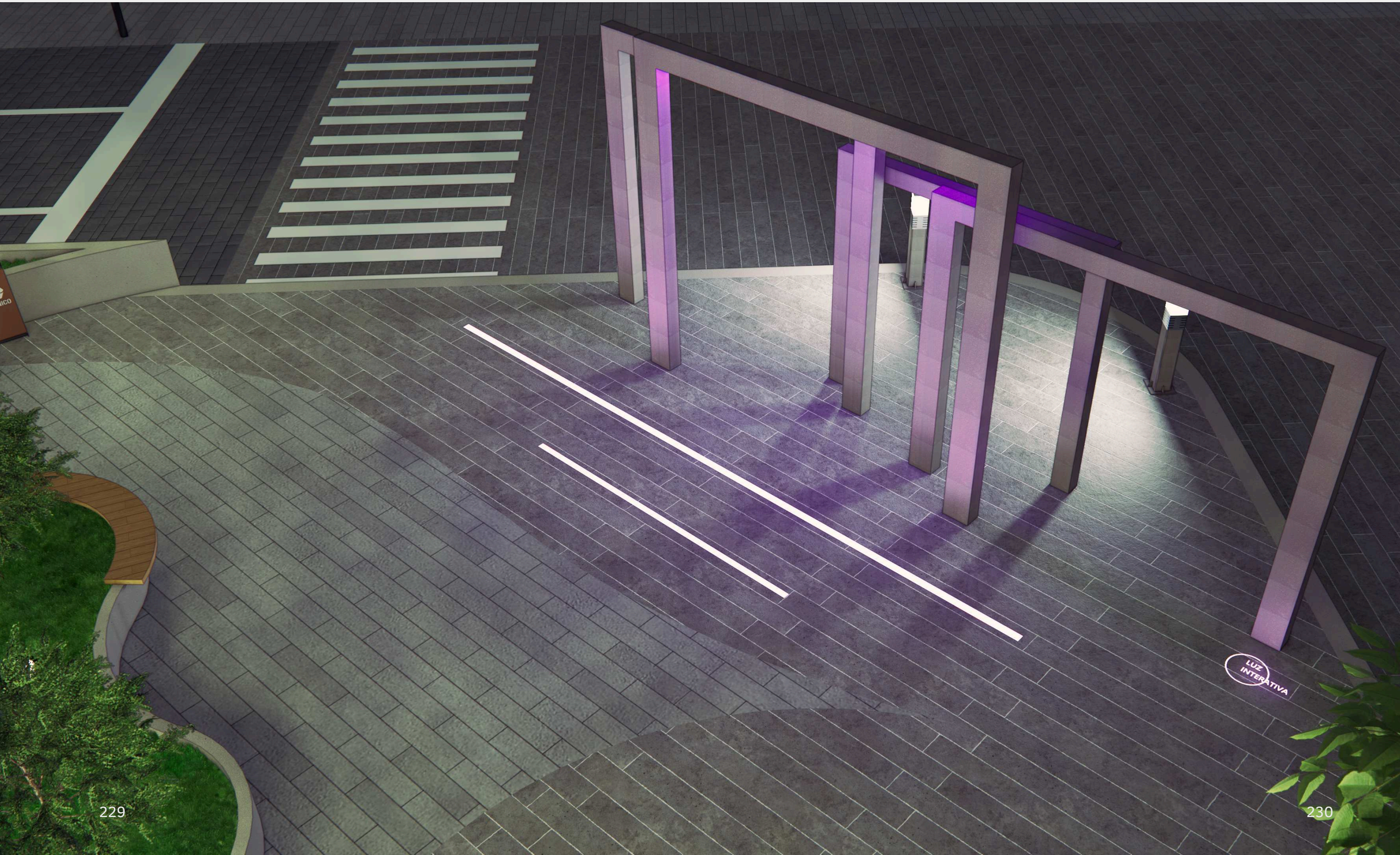


Figura 108: Perspectiva noturna - interação com água e luzes.

Os estímulos sensoriais fazem parte do percurso pela praça, o som da água, da cascata, as texturas do piso, os sons dos espaços mais ou menos ocupados, as luzes e sombras, tudo isso traz riqueza ao percurso de quem atravessa o espaço e ali permanece.

Figura 109: Perspectiva noturna - vista dos espelhos d'água e cascatas.

7.2.7 - RUA PRIMEIRO DE AGOSTO

A Rua Primeiro de Agosto é uma rua predominantemente comercial, com uma concentração de lojas de eletrodomésticos, algumas lanchonetes, edifícios comerciais e restaurantes, frequentados por quem trabalha nas proximidades. Há grande movimento de carros e pessoas. Suas calçadas são estreitas, há duas faixas de rolamento e uma de estacionamento **(Figura 110)**.
A intenção é requalificar sobretudo as calçadas, arborizando o percurso e gerando espaços de descanso e permanência para o pedestre **(Figura 111)**.
As principais diretrizes são:

- Aumento da dimensão das calçadas com a redução da faixa de estacionamento em alguns pontos;
- estacionamento prioritário para pessoas com deficiência, idosos e para carga e descarga;
- inserção de canteiros com arborização e vegetação ornamental;
- rampas em todas as travessias;
- faixas elevadas em pontos estratégicos;
- sinalização e semáforos de pedestre, com temporizador;
- mobiliário de permanência e descanso, de acesso público, como Parklets/Pocket Parks, bancos, pequenas praças e recantos de lazer.
- ocupação dos edifícios sem uso por serviços, com foco no uso noturno, no térreo e habitação nos pavimentos acima;
- criação de um ambiente de valorização do pedestre e espaços de refúgio nos intervalos de trabalho.
- iluminação em diferentes níveis;
- inserção do piso tátil;
- nas fachadas dos edifícios tombados, inserção de totens interativos e espaços de permanência;
- na junção com a Rua Gerson França, criação de trecho de uso misto, com pavimentação em piso intertravado e possibilidade de fechamento para eventos.

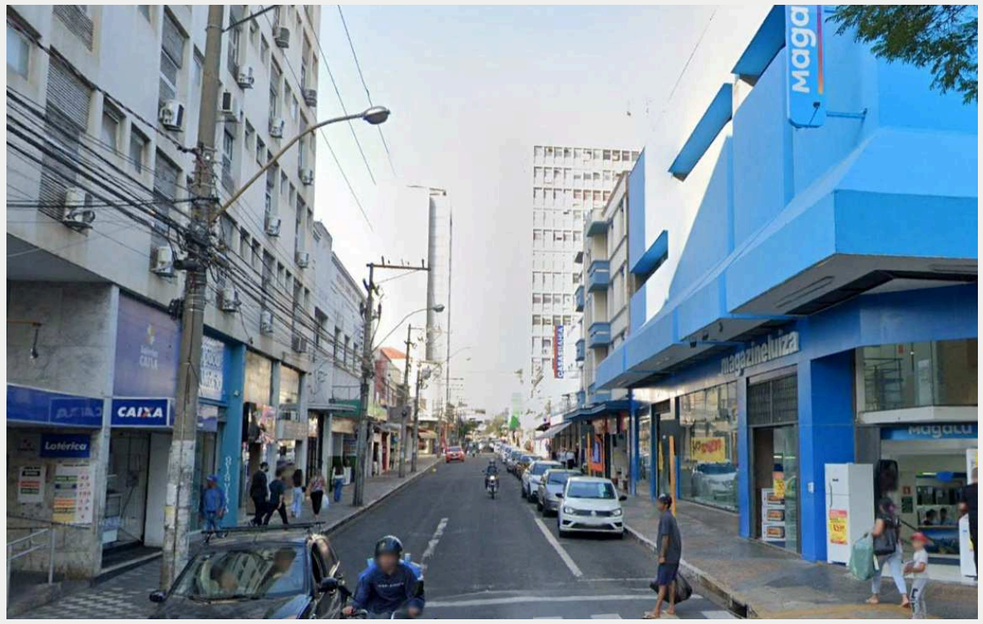
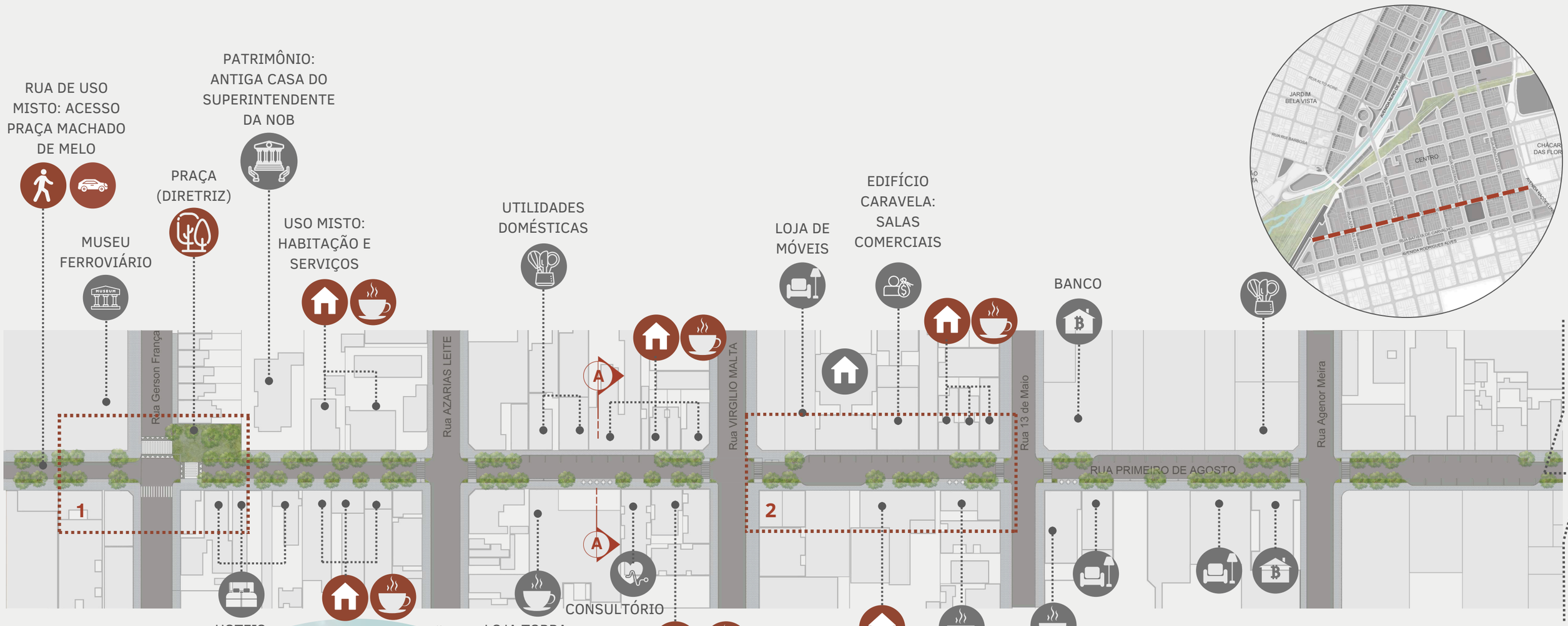
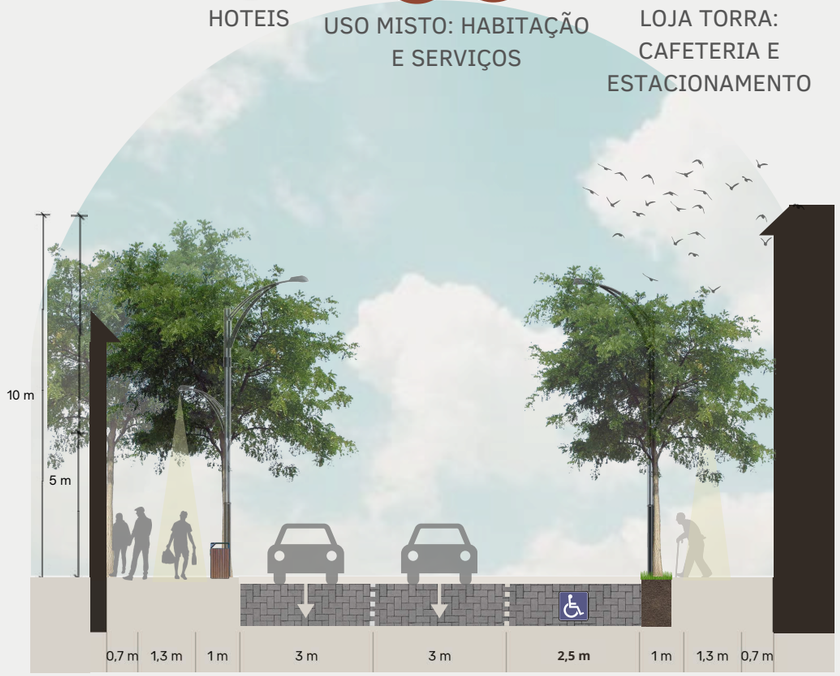


Figura 110: Rua Primeiro de Agosto nos dias atuais.
Fonte: Google street view.

Figura 111: Rua Primeiro de Agosto após aplicação das diretrizes.

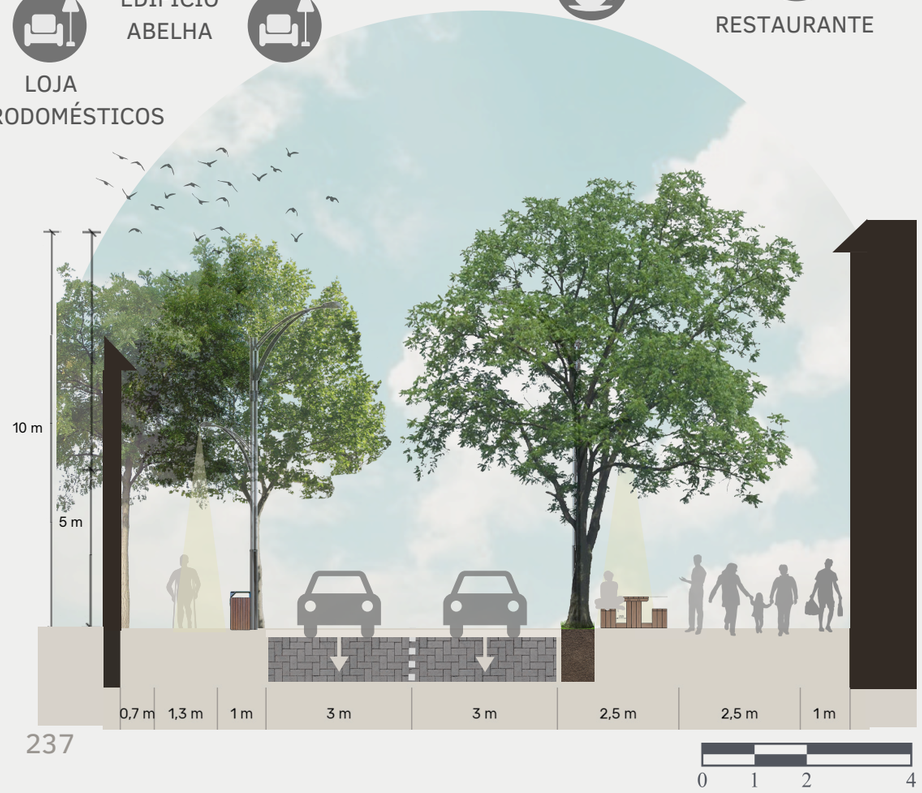




CORTE A - COM ESTACIONAMENTO

Figura 112: Planta e Seção com identificação das diretrizes da Rua Primeiro de Agosto.
Fonte: autoria própria.

Para o desenho de calçada, houve a análise prévia dos edifícios e usos, para então verificar a necessidade de acesso e estacionamento prioritário. A arborização ocorreu mediante esses acessos e a disposição do mobiliário.
Novos usos são propostos em conjunto com os usos existentes **(Figura 112)**.



CORTE B - EXTENSÃO CALÇADA

Figura 113: Planta e Seção com identificação das diretrizes da Rua Primeiro de Agosto.
Fonte: autoria própria.

Figura 114: Planta com recorte projetual para a aplicação das diretrizes da Rua Primeiro de Agosto.
Fonte: autoria própria.

A extensão da calçada nas travessias permite o encurtamento das distâncias, para pessoas com a mobilidade reduzida, essa diminuição das distâncias faz toda a diferença.
O posicionamento de parklets e bancos permitem pausas no percurso e são locais de descanso em meio a agitação da região. Bancos com mesas também são posicionados como espaços para alimentação, piqueniques e jogos.
O desenho de piso de assemelha ao desenho da Avenida Nuno de Assis. A intenção é trazer também um pouco de cor ao piso, em faixas com tons de cinza e avermelhado. As faixas fazem alusão aos trilhos do trem e à velocidade da movimentação das pessoas pelo local **(Figuras 114-116)**.

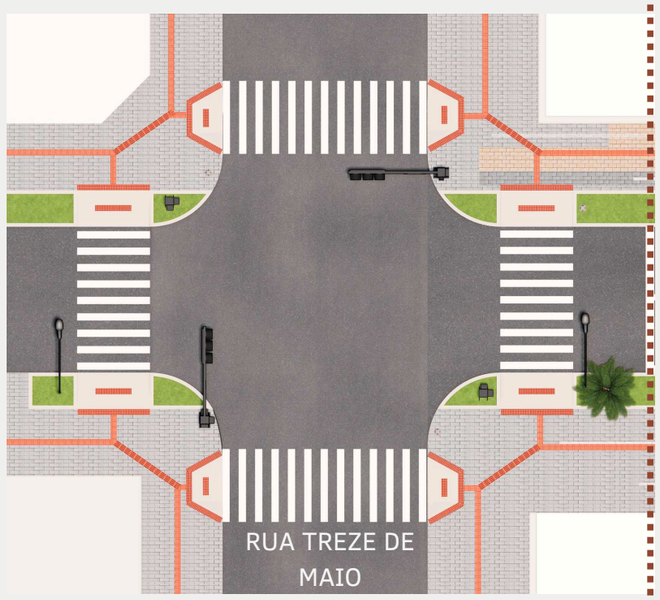


Figura 115: Detalhamento travessia entre a Rua Primeiro de Agosto e Rua Treze de Maio.
Fonte: autoria própria.

DETALHE 3

Figura 116: Isométrica com recorte projetual para a aplicação das diretrizes da Rua Primeiro de Agosto.
Fonte: autoria própria.

DETALHE 3

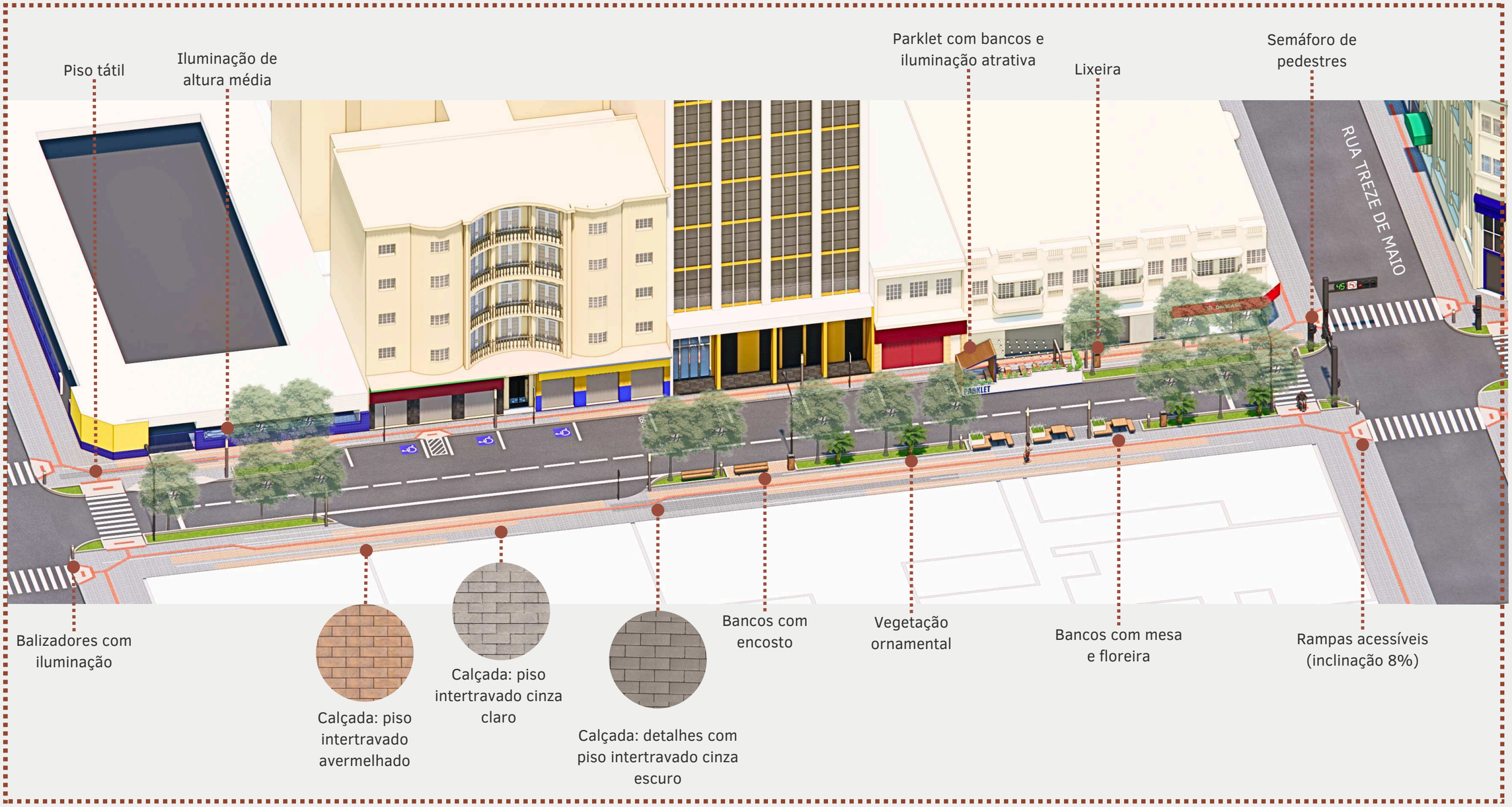
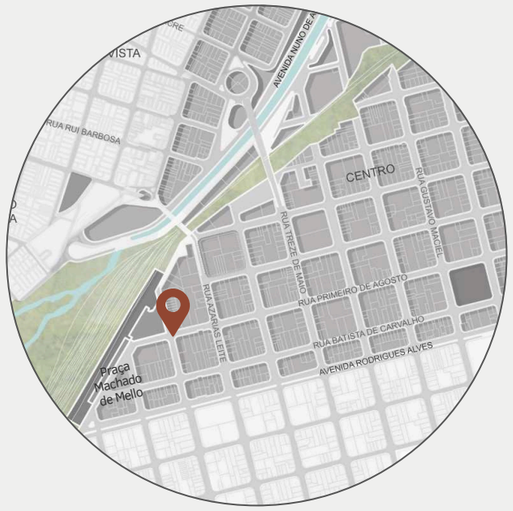


Figura 117: Perspectiva calçada e parklet.

Figura 118: Perspectiva calçada com mesas e floreiras.

Figura 119: Perspectiva noturna.

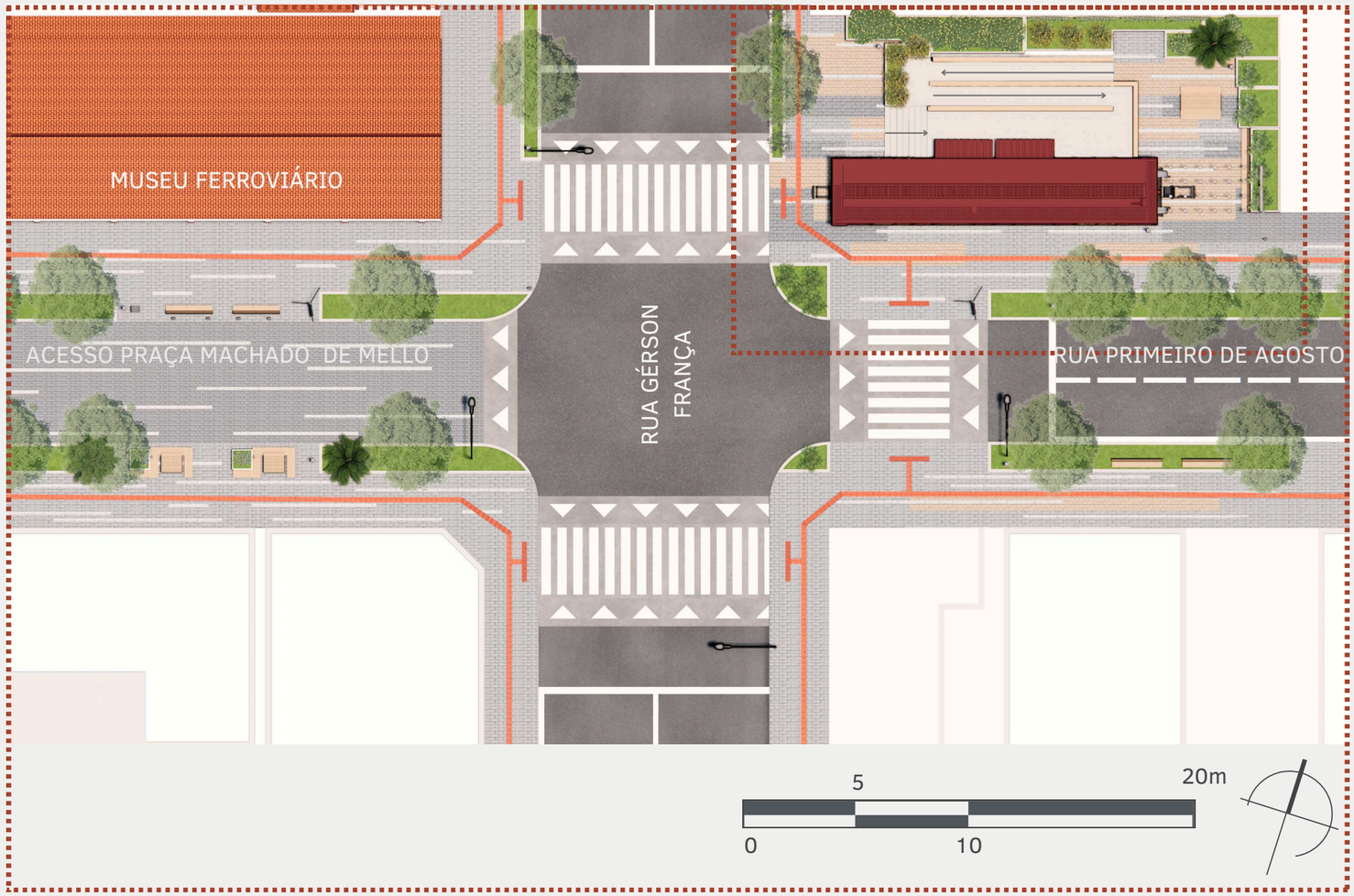
7.2.8 - RUA PRIMEIRO DE AGOSTO (PRAÇA)



A praça em questão (esquina com a Rua Gérson França) atualmente se encontra como o estacionamento pertencente à Antiga Casa do Superintendente da NOB, patrimônio arquitetônico municipal.

A proposta é a criação de canteiros e a inserção de um vagão de trem tombado pelo município, que será utilizado como cafeteria durante o período noturno **(Figuras 120-124)**.

Para tal, há a necessidade de criação de rampas de acesso, devido a sua altura. Portanto será instalada uma estrutura de escadas e rampa metálica provisória, que poderá ser facilmente retirada do local, conforme a necessidade.



DETALHE 1

Figura 120: Implantação projeto para a praça da Rua Primeiro de Agosto (localização em tracejado).
Fonte: autoria própria.

A criação de espaços com bancos e mesa também é proporcionada pela geração de recuos dos canteiros criados. O desenho de piso segue ao desenho da calçada da Rua Primeiro de Agosto.

O encontro da Rua Primeiro de Agosto e a quadra do museu ferroviário terá o uso misto, podendo ser fechado para eventos. Essa rua dá acesso à praça Machado de Mello (projeto apresentado anteriormente) **(Figura 125 e 126)**.

Nesse cruzamento de ruas, há o alargamento das calçadas e criação de faixas elevadas de pedestres, pois a praça, assim como os eventos do local irá gerar uma grande movimentação de pessoas, sendo necessário a diminuição da velocidade dos carros.

Figura 121: Isométrica com recorte projetual para a aplicação das diretrizes praça da Rua Primeiro de Agosto.
Fonte: autoria própria.

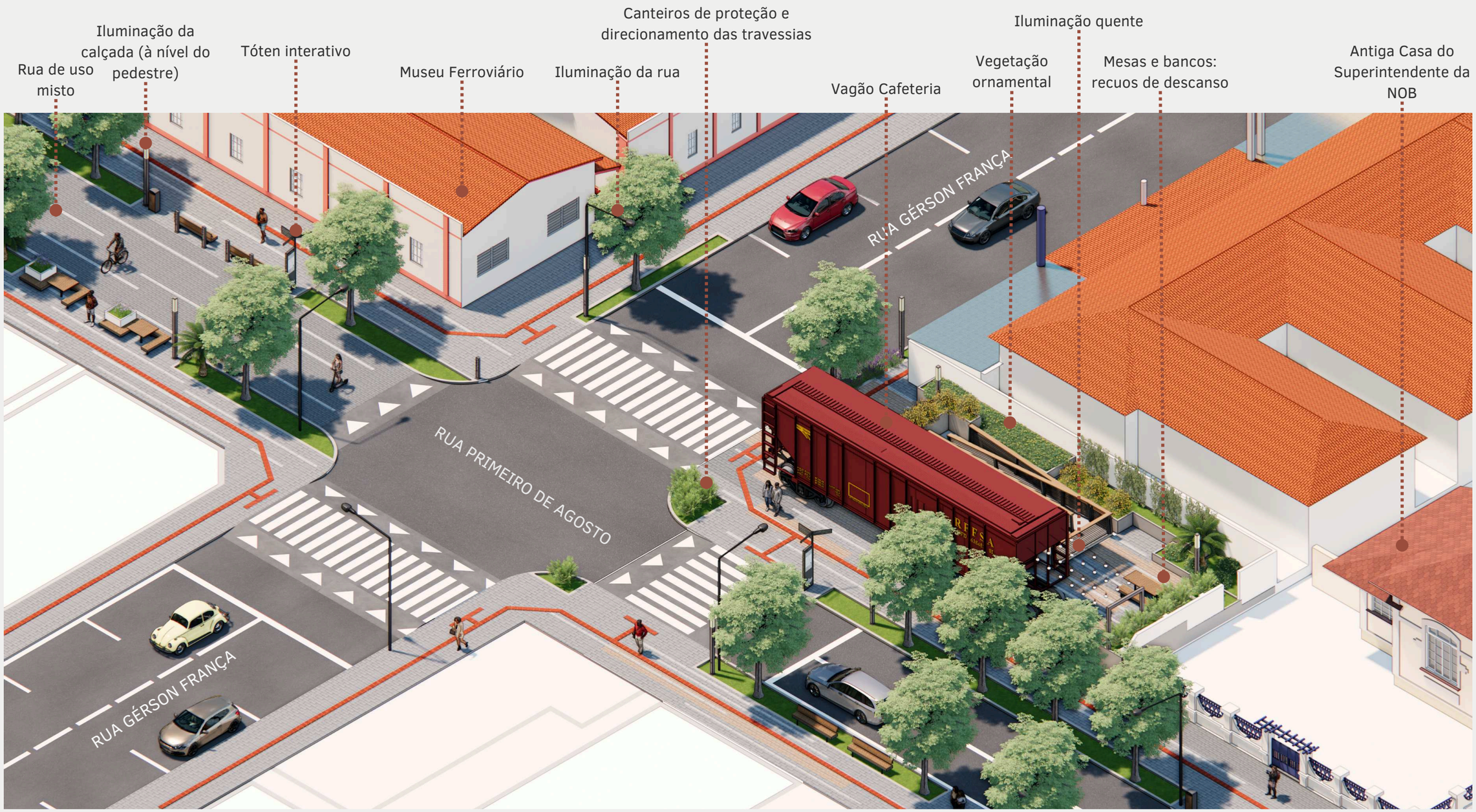


Figura 123: praça após aplicação das diretrizes.

Figura 122: praça nos dias atuais (estacionamento).
Fonte: Google street view.

Figura 124: praça após aplicação das diretrizes: vista noturna

Figura 125: Perspectiva rua de uso misto, vista para a praça, Museu Ferroviário e prédio do INSS (ao fundo).

Figura 126: Perspectiva rua de uso misto: uso noturno - evento: brincadeiras infantis e contação de histórias. Parceria com o Museu Ferroviário e Secretaria da Educação.

7.2.9 - LARGO DA FEIRA DO ROLO

O largo onde ocorre a tradicional feira do rolo de Bauru é formado por duas quadras e por um antigo armazém pertencente a Companhia Paulista. Nessa região (mais distante do movimento de comércio) possuem mais residências onde moram muitos idosos. O largo, permanece vazio durante toda a semana, com pouco movimento de carros. O pavimento está em péssimas condições, assim como as estruturas do entorno, gerando um aspecto de abandono do local **(Figura 127).**

A intenção do projeto é a criação de um local que sirva como um espaço de lazer e contemplação durante a semana e aos fins de semana, abrigue as feiras que ali ocorrem **(Figura 128 e 129)**.

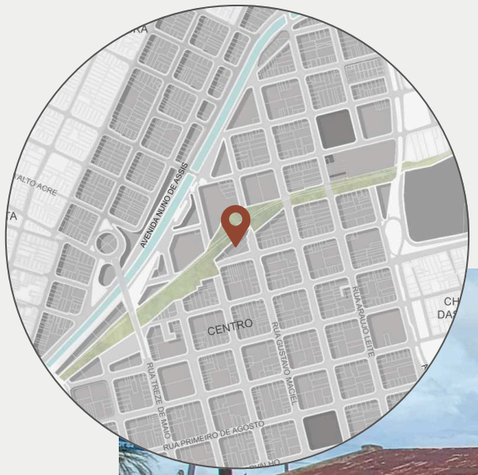


Figura 127: Largo da feira do rolo nos dias atuais.
Fonte: Autoria própria.

Figura 128: Implantação projeto para o Largo da Feira do Rolo.

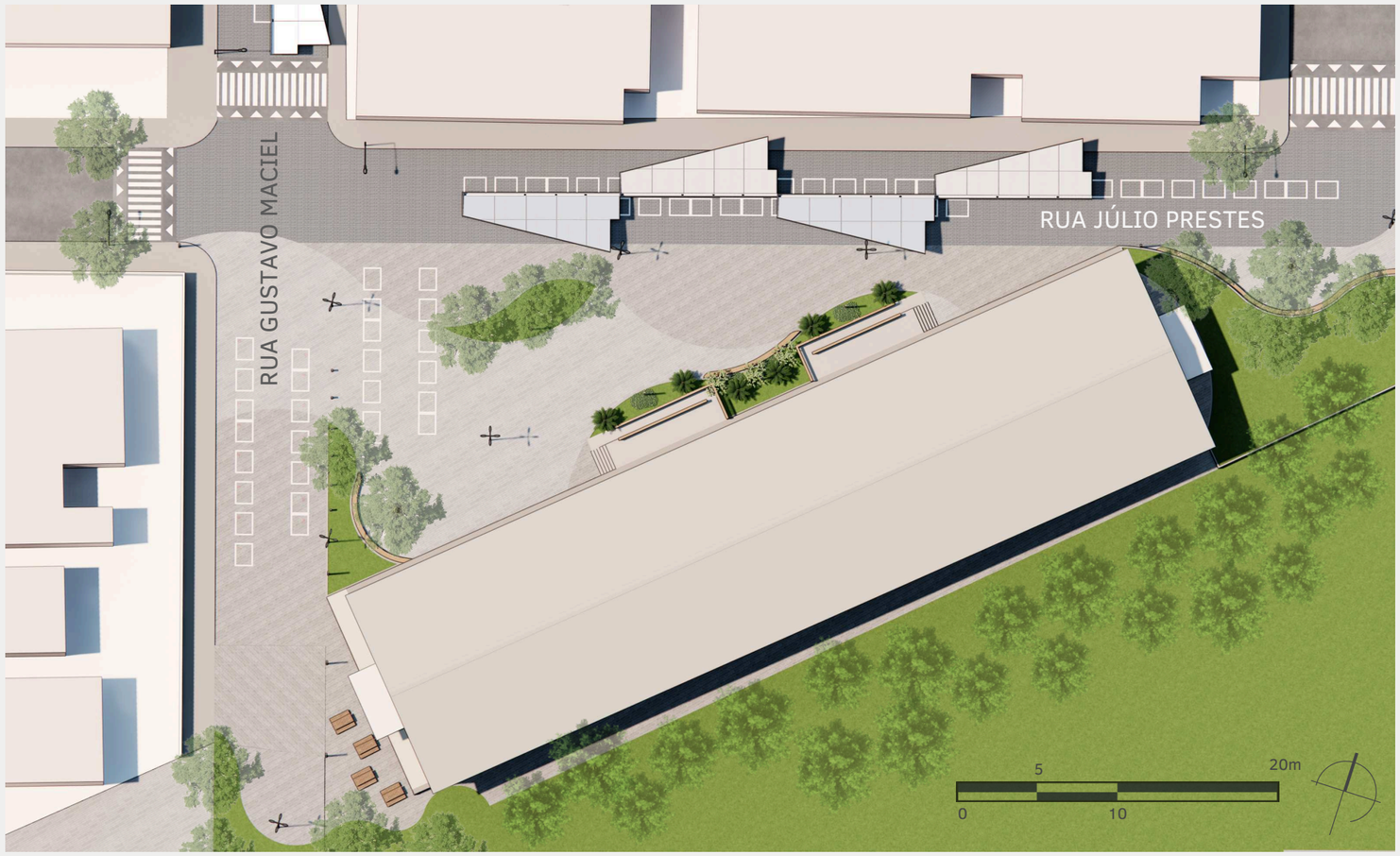


Figura 129: Largo da feira do rolo após aplicação das diretrizes.

Figura 130: Isométrica do projeto para o Largo da feira do rolo.
Fonte: autoria própria.

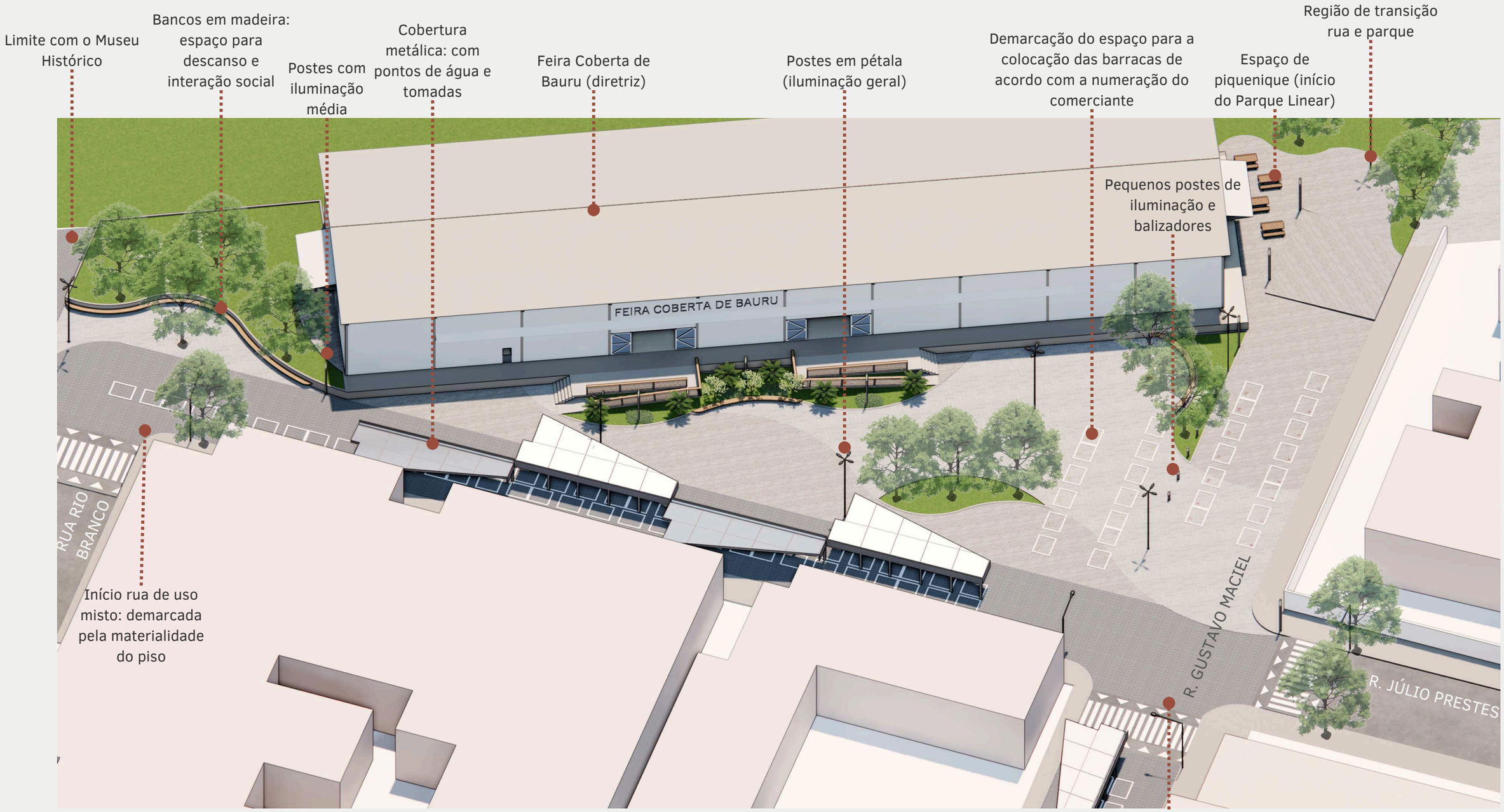
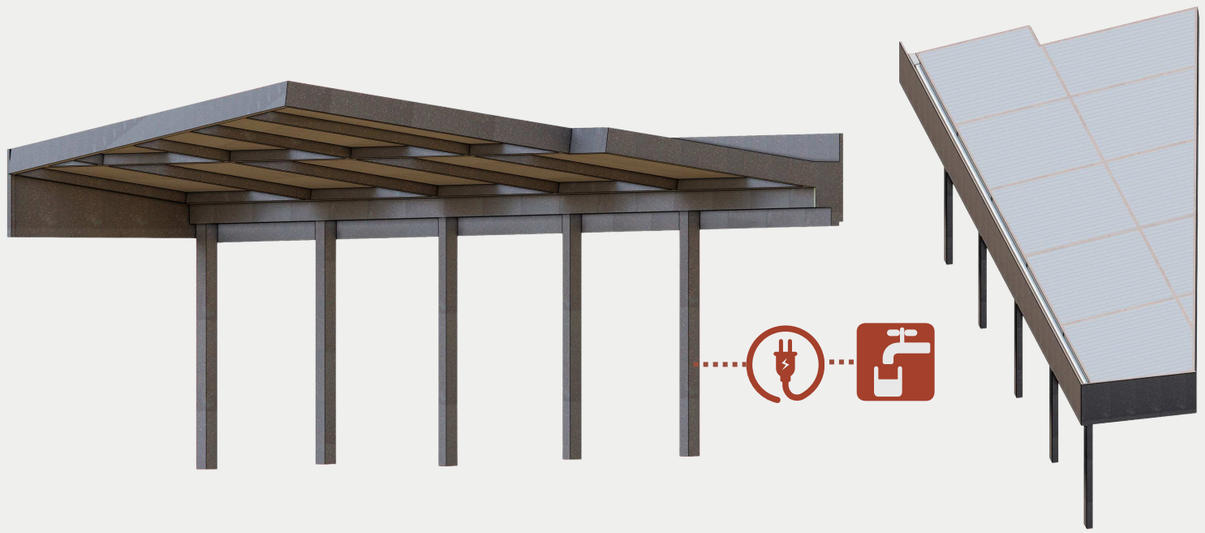


Figura 131: Isométrica da estrutura de cobertura metápara o atendimento da feira do rolo e feira aos domingos.
Fonte: autoria própria.



A estrutura de cobertura fixa foi pensada para abrigar as atividades da feira e outros eventos que possam ocorrer no local. Posicionada no eixo central das ruas Gustavo Maciel e Júlio Prestes, permite o tráfego de veículos. Nela, se encontram pontos de energia e água, para o uso dos comerciantes e para atender a demanda de outros eventos. Seu desenho foi pensado para a máxima proteção dos raios solares e leveza visual, não se destacando mais do que o seu entorno **(Figura 131)**.

Outra mudança sugerida pelo projeto é a renovação das barracas das feiras com estrutura de bambu e cobertura retrátil. Sua construção poderá ser em parceria com o projeto de extensão da UNESP (projeto Taquara), que realiza mobiliários com esse material.

O piso onde estarão as barracas é demarcado e numerado previamente, para facilitar a circulação e organização dos feirantes, conforme o cadastro de cada comerciante junto à prefeitura **(Figuras 132 e 133)**.

Figura 132: Perspectiva, vista da rua Gustavo Maciel aos domingos - feira de rua e feira do rolo.

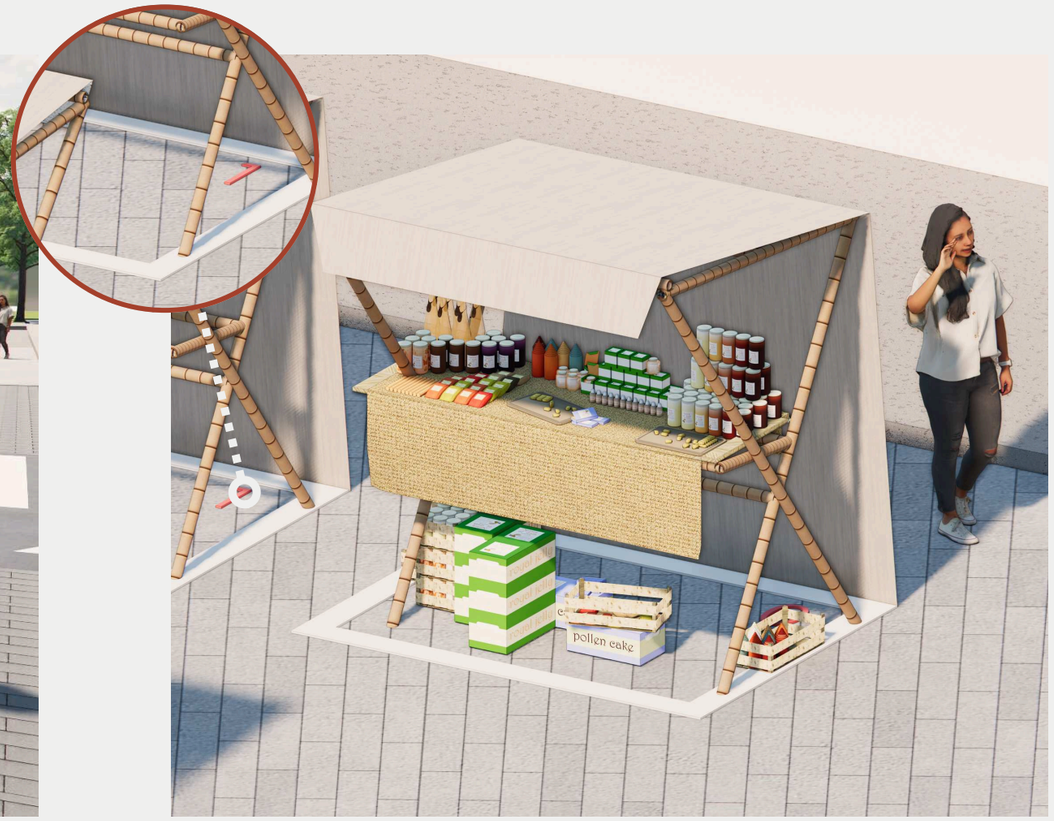


Figura 133: Isométrica das novas barracas, feitas com bambu e cobertura retrátil.

Figura 134: Perspectiva - vista feira coberta de Bauru e espaços de permanência.

O espaço livre, ocupado pelas barracas aos domingos, permite inúmeros usos durante a semana como: apresentações, cinema ao ar livre, saraus, pista de patins, prática de exercícios físicos para todas as idades, entre outros, propostos pela prefeitura, pelas associações ou entidades privadas. Atraindo sobretudo os moradores do bairro e entorno.

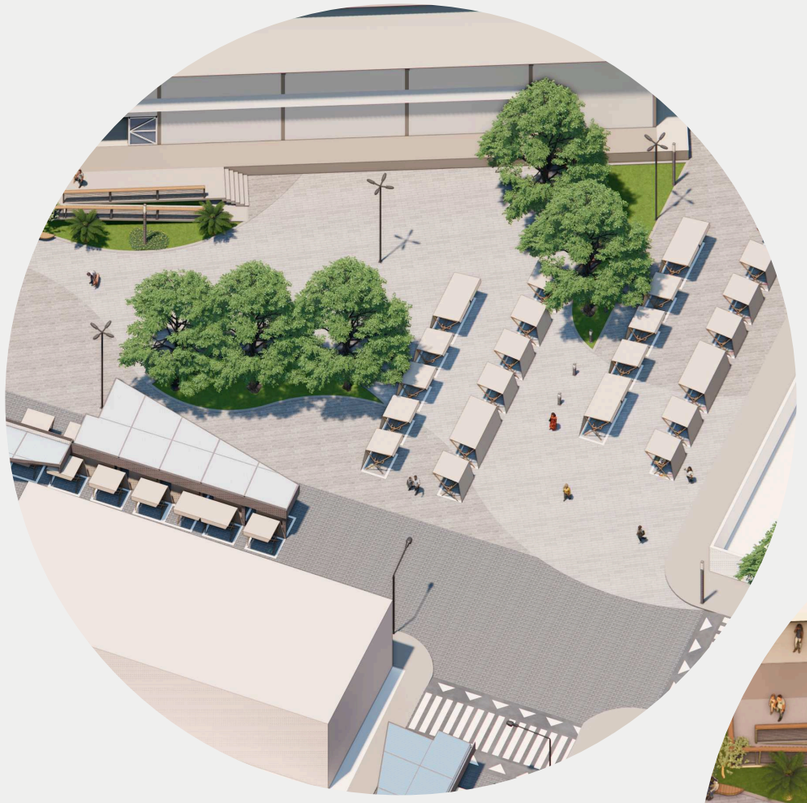


Figura 135: Isométrica de usos: feira.

Figura 136: Isométrica de usos: rodas de violão, apresentações de dança, práticas esportivas.

Figura 137: Isométrica de usos: cinema ao ar livre.

Figura 138: Perspectiva noturna - vista do largo em dias de cinema ao ar livre.

*Cena do filme “Os Miseráveis” (1998) - do diretor Bille August.

7.3 - DISCUSSÕES

A proposta apresentada tomou como ponto de partida os conceitos de cidades inteligentes, cidades sustentáveis e de urbanidade.
Conforme a análise das necessidades do local, embasada no estudo da paisagem segundo os conceitos de Cullen e Lynch, em entrevistas e na vivência no espaço, verificou-se que os principais pontos a serem trabalhados não se restringiam a intervenções exclusivamente tecnológicas. Inspirando-se nos princípios das cidades inteligentes, buscou-se adotar uma abordagem holística, com uma visão centrada nos cidadãos. O projeto contempla os seguintes aspectos das cidades inteligentes:

- **Visão empresarial e econômica:** com a nova proposta de uso e ocupação do solo, aliada ao apoio de programas de financiamento para diferentes faixas de renda, habitar o centro torna-se viável. Isso contribui para a redução das distâncias entre trabalho e moradia, além de aumentar a segurança no local e viabilizar o funcionamento no período noturno. Essas mudanças visam movimentar a economia local e atrair mais pessoas para o comércio. A organização e remodelação da feira poderia ser realizada em parceria com comerciantes e órgãos públicos, com perspectiva de aumentar os lucros. O redesenho urbano, a melhoria dos espaços e a oferta de lazer para diferentes faixas etárias, não apenas atrairão a população local, mas também visitantes de toda a região, consolidando Bauru como referência regional e despertando o interesse de novos investimentos. Edificações ociosas podem ser requalificadas, o que incentivará novos investimentos empresariais na área central. Esse é um dos principais objetivos da proposta de projeto urbano, alinhado ao desenvolvimento sustentável e à revitalização econômica do município.

- **Visão centrada em tecnologia:** a remodelação dos espaços foi planejada para atender às demandas contemporâneas, com foco na melhoria do dia a dia e no incentivo à ocupação dos espaços públicos. As soluções propostas incluem: iluminação inteligente, pontos de recarga elétrica, totens interativos touchscreen posicionados em frente a edifícios tombados, permitindo consultas e interação por meio de aplicativos e jogos. Além disso, foram sugeridos painéis informativos nos pontos de ônibus sobre a cidade e trajetos de transporte público, bem como a instalação de pontos de wi-fi. Os novos abrigos de ônibus foram projetados com telhados verdes de captação de água e equipamentos com painéis solares para gerar energia (recarga elétrica).

- **Visão focada em conhecimento:** um dos pontos de partida do projeto foi ir além da habitação, considerando também a valorização da cultura local. Desde a proposta de uso e ocupação, buscou-se incorporar equipamentos de educação e cultura, essenciais para a cidade. A preservação e valorização dos edifícios tombados, o resgate da ferroviária e a promoção de eventos e usos diversificados visam fomentar o conhecimento e o reconhecimento da população em relação ao local, fortalecendo as interações e os vínculos afetivos com o espaço.

- **Visão holística e sustentável:** a proposta contempla a ocupação de vazios urbanos, o aumento da permeabilidade do solo, a implementação de estratégias de drenagem e criação de um microclima por meio da arborização dos espaços. Um dos pontos de destaque é o resgate do Rio Bauru como elemento central da paisagem urbana, devolvendo-o ao convívio da população. A valorização de praças e espaços ociosos estimula a apropriação do espaço públicos, incentivando os cidadãos a cuidar e vivencia aquilo que é seu por direito. As ideias de uso e requalificação desses espaços possuem o potencial de serem replicadas em outros bairros da cidade, ampliando os impactos positivos. A sustentabilidade também se manifesta na promoção dos meios de transporte público e do transporte ativo, como caminhar e andar de bicicleta além da redução do uso de automóveis. Isso se torna viável à medida que os serviços essenciais passam a estar disponíveis nas proximidades, favorecendo um estilo de vida mais integrado e sustentável.

- **Visão centrada nos cidadãos e na qualidade de vida:** como norteadora de todas as demais ações, a busca pela melhoria do cotidiano e da qualidade de vida é a meta principal deste trabalho. Isso inclui a segurança no caminhar, a acessibilidade, a criação de um microclima agradável por meio do sombreamento, travessias seguras, iluminação eficiente, além de espaços públicos que promovam descanso, trabalho, interação social, jogos, brincadeiras, mobilidade ativa, e a prática de exercícios físicos. A proposta de uso e ocupação busca atingir esses objetivos por meio da requalificação das calçadas, praças, áreas de caminhada, ciclovias e outros espaços que sejam acessíveis a todos, oferecendo mobiliário urbano de qualidade.

As diretrizes propostas neste projeto foram inspiradas em ações implementadas com sucesso em cidades brasileiras e internacionais.

Essas referências serviram como base para a elaboração das intervenções, adaptadas às necessidades locais. As ações inspiradoras são:

- Recife: recuperação de áreas degradadas e criação de espaços de convivência e reforma de praças; além da implementação de iluminação em LED.
- Curitiba: melhorias na infraestrutura viária para acessibilidade; práticas inovadoras e ações sustentáveis relacionadas ao uso e ocupação do solo.
- Itajaí (SC): aquisição estratégica de terrenos pela prefeitura e construção de edifícios públicos em locais estratégicos.
- Pato Branco (PR): criação do Largo da Liberdade, parques municipais, um complexo esportivo e modernização do transporte público.
- Vitória (ES): implantação de um sistema de monitoramento de veículos para maior eficiência e segurança.
- Campo Grande (MS): revitalização da Rua 14 de julho por meio do Programa Reviva, que promove o resgate da cultura e preservação do patrimônio, melhorias do transporte coletivo, acessibilidade, redesenho de calçadas e modernização da sinalização viária.
- Greer Station, Carolina do Sul, Estados Unidos: implementação de rua compartilhadas de uso flexível, que podem ser fechadas para veículos durante eventos especiais, conectividade aprimorada, segurança para pedestres, melhorias no desenho dos espaços urbanos e proposta de placemaking (como eventos), incluindo árvores, balizadores, iluminação pública e mobiliário urbano.
- Barcelona: soluções inteligentes como iluminação, lixeiras e estacionamentos, incentivo ativo ao transporte ativo e ocupação do espaço público, além de áreas como parques infantis, zonas desportivas, mesas de piquenique, espaços de encontro, passeios e feiras.

Alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU. As diretrizes apresentadas, e as intervenções propostas atendem a diversas metas dos ODS **(Figura 139)**:

- **Objetivo 3: Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades:** criação de espaços que incentivem o lazer, a prática de esportes e um estilo de vida ativo.
- **Objetivo 8: Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável,** além de emprego pleno e produtivo incentivo ao comércio local, feiras e serviços de usos noturnos, atraindo investimentos e pessoas.

- **Objetivo 9: Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação**: desenvolvimento de infraestruturas tecnológicas para o uso da população, criação de espaços de educação e estímulo à colaboração entre universidades e empresas do setor de equipamentos urbanos inovadores.
- **Objetivo 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis:** ações alinhadas às metas:
  - Objetivo 11.3: urbanização inclusiva e sustentável (acessibilidade);
  - Objetivo 11.4: proteção ao patrimônio cultural e natural;
  - Objetivo 11.6: redução dos impactos ambientais nas cidades;
  - Objetivo 11.7: acesso a áreas verdes e espaços públicos seguros.
- **Objetivo 13: Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos**: incentivo ao uso do transporte público, renovação da frota de ônibus para o ônibus elétrico e sobretudo promoção do transporte ativo em detrimento do uso de carros, reduzindo emissões de CO_2 e encurtando trajetos ao trazer moradores para o centro.

Todas essas ações, voltadas para a ativação dos espaços, promoverão a valorização da paisagem da área central de Bauru, uma região de grande potencial e relevância histórica. Além disso, contribuirão para a melhoria da qualidade de vida, tão necessária para aqueles que moram, trabalham e frequentam o local.

Figura 139 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ONU) atendidos.

Fonte: https://brasil.un.org/pt-br/sdgs.

8 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

As pesquisas, entrevistas e análises da paisagem evidenciaram o potencial da região central de Bauru. Embora seja amplamente utilizada para o comércio durante o dia, a área carece de usos no período noturno. Essa região possui uma rica história, marcada por grandes movimentações e eventos cívicos e sociais. Por abrigar três estações ferroviárias, a área central atraiu muitas pessoas e, por muitos anos, consolidou Bauru como uma cidade de relevância estadual em termos econômicos. Os edifícios históricos remanescentes são símbolos e guardiões da memória de um período próspero, quando o espaço público era intensamente vivido.

O presente trabalho busca reconhecer o potencial da região, analisar suas características atuais e propor melhorias que incentivem a urbanidade e a ocupação dos espaços públicos, independentemente do horário ou do dia da semana. As diretrizes apresentadas foram desenvolvidas com base nas aspirações da população local, incluindo comerciantes e moradores.

Ao integrar conceitos de cidades inteligentes e sustentáveis reconhece-se que a tecnologia não é o único caminho para alcançar uma cidade inteligente. Antes de tudo, é essencial valorizar o caráter humano e simbólico da região, promovendo uma paisagem que possa ser plenamente usufruída, onde as pessoas se sintam parte integrante do espaço.

Com base em referências de outras cidades, as medidas e usos propostos mostram-se viáveis. Entre os projetos analisados, destaca-se o de Campo Grande-MS, uma cidade brasileira que aplicou conceitos de cidades inteligentes em um contexto similar ao de Bauru, caracterizado por um centro comercial e edifícios tombados.

Outro exemplo relevante é Greer, na Carolina do Sul (EUA), que transformou espaços vazios e inseguros por meio de reestruturações que abrangeram desde a escala urbana até o redesenho das calçadas, promovendo novos usos e dinâmicas urbanas. Barcelona também é uma inspiração notável, com sua abordagem inovadora de reestruturação de bairros, revitalizando áreas subutilizadas e incentivando a população a ocupar novamente esses espaços.

Por fim reforça-se que o projeto proposto reafirma o potencial da região central de Bauru como um espaço vivo, carregado de memória histórica e importância cultural, econômica e social. Através da análise das características locais e da escuta ativa da população, comerciantes e moradores, foram elaboradas diretrizes que buscam requalificar a área, promovendo uma ocupação contínua e diversificada do espaço público.

Ao adotar uma abordagem fundamentada em conceitos de cidades inteligentes e sustentáveis, o trabalho prioriza não apenas o uso da tecnologia, mas também o fortalecimento dos vínculos humanos e simbólicos com a paisagem urbana.

As referências estudadas, demonstram a viabilidade de implementar soluções integradas que resgatem a urbanidade e atraiam a população para vivenciar plenamente o espaço público. Entende-se que, para a viabilidade do projeto e das propostas apresentadas uma equipe de profissionais deverão ser envolvidos. Profissionais como engenheiros elétricos, de automação, de trânsito, assistentes sociais, paisagistas, entre outros, que analisem e projetem a execução das tecnologias e eventos propostos.

Esse esforço busca não apenas preservar e valorizar o patrimônio histórico, mas também transformar a região central de Bauru em um modelo de desenvolvimento sustentável e inclusivo, capaz de inspirar intervenções semelhantes em outras áreas da cidade e contribuir para uma melhor qualidade de vida para todos.

REFERÊNCIAS

ABRÃO, Camila Lima. Smart City Laguna (CE): na ideia, no território, na prática 2020.148 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2020. Disponível em: https://repositorio.unb.br/handle/10482/39159. Acesso em: 8 mar. 2024.

AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. Urbanidades. Rio de Janeiro: Foglio Digital, p. 61-80, 2012. ALBINO, Vito. BERARDI, Umberto. DANGELICO, Rosa Maria. Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, and Initiatives. Journal of Urban Technology, 2015. 22:1, 3-21, DOI: 10.1080/10630732.2014.942092.

ALVES, Guilherme Ricardo Oliveira. Aracaju: cidade humana, inteligente e criativa para quem? Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, SE, 2021. Disponível em: https://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/14771. Acesso em: 8 mar. 2024.

ALVES, Maria Abadia; Dias, Ricardo Cunha; Seixas, Paulo Castro. Smart Cities no Brasil e em Portugal: o estado da arte. Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 11, 2019.

ARAÚJO, Ana Beatriz Arantes. A Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável e o Brasil: uma análise da governança para a implementação entre 2015 e 2019. 2020. 240 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2020. DOI http://doi.org/10.14393/ufu.di.2020.163. Acesso em: 20 mai. 2024.

AZEVEDO, F. Um trem corre para o oeste. São Paulo: Livraria Martins S/A, 1950. 375 p. BACHENDORF, Cassiana Ferreira. Inteligência, sustentabilidade e inovação nas cidades: uma análise da mobilidade urbana de Pato Branco - PR. 2018. 152 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Pato Branco, 2018. Disponível em: http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/handle/1/3177. Acesso em: 8 mar. 2024.

BALLAS, Dimitris. What makes a 'happy city'? Cities, v. 32, p. S39-S50, 2013. BARRIONUEVO, J.; BERRONE, P.; RICART, J. Smart Cities, Sustainable Progress. IESE Insight 14, 2012, pp. 50–57.

CAPPELLARI, Gabriela. NETO, Alexandre Chapoval. SAUSEN, Jorge Oneide. "Cidade Inteligente: as mudanças estratégicas promovidas no município de Santa Rosa/RS estão inseridas neste conceito?", Revista Turydes: Turismo y Desarrollo, n. 26 (junio/junho 2019). Disponível em: https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/21519. Acesso em: 8 mar. 2024.

CARAGLIU, C. Del Bo, P. Nijkamp. "Smart Cities in Europe," Journal of Urban Technology 18: 2 (2011) 65–82. http://dx.doi.org/10.1080/10630732.2011.601117.

CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Anaclaudia. O Estatuto da Cidade: comentado. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, v. 120, 2010.

COMIN, B. P. Discursos urbanos: (des)caracterização do lugar e (trans)formações de sentido. In: XVIII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2019, Natal - RN. Anais de XVIII Enanpur, 2019.

CORTESE, Tatiana. Tucunduva. P. C.; KNIESS, Cláudia. T.; MACCARI, Emerson. Cidades inteligentes e sustentáveis. Editora Manole, 2017. 9788520455760. 176 p.

CULLEN, Gordon. Paisagem urbana. trad. Isabel Correia, Carlos de Macedo. São Paulo: Martins Fontes, 1983. 202 p.

CULLEN, G. Paisagem urbana. Trad. Isabel Correia e de Carlos de Macedo a partir da edição de 1971. Lisboa: edições 70, 1971.

CUNHA, Maria Alexandra. Smart cities: transformação digital de cidades / Maria Alexandra Cunha, Erico Przeybilovicz, Javiera Fernanda Medina Macaya e Fernando Burgos. – São Paulo: Programa Gestão Pública e Cidadania - PGPC, 2016. ISBN: 978-85-87426-29-1. 161 p.

CUNHA, Rodrigo Rafael. Rankings e indicadores para smart cities: uma proposta de cidades inteligentes autopoiéticas. Florianópolis, 2019. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/215499. Acesso em 01 mai. 2024.

DA SILVA, José Paulo Medeiros; BAGGIO, Daniel Knebel. Cidades inteligentes: uma revisão sobre conceitos, indicadores e estudos de caso. CONTRIBUCIONES A LAS CIENCIAS SOCIALES, v. 16, n. 11, p. 25740-25759, 2023.

DE OLIVEIRA, J. P.; FERNANDES, D. L.; STACH, C. A paisagem urbana como recurso turístico: um estudo da paisagem edificada de Irati – PR enquanto atrativo turístico. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL TURISMO: RESPONSABILIDADE SOCIAL E AMBIENTAL, IV, Caxias do Sul, 2006.

DEAKIN, Mark. WAER, Husam Al. From intelligent to smart cities, Intelligent Buildings International, 2011. DOI: 10.1080/17508975.2011.586673. Disponível em: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17508975.2011.586673?scroll=top&needAccess=true. Acesso em: 01 mai. 2024.

DE FIGUEIREDO, G. M. P. CIDADES INTELIGENTES NO CONTEXTO BRASILEIRO: A IMPORTÂNCIA DE UMA REFLEXÃO CRÍTICA In: IV ENANPARQ – Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2016, Porto Alegre. 2016.

DE MESENTIER, Leonardo Marques; DA COSTA MOREIRA, Clarissa. Produção da paisagem e grandes projetos de intervenção urbana: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro Olímpico. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 16, n. 1, p. 35-35, 2014.

DEAKIN, Mark. WAER, Husam Al. From intelligent to smart cities, Intelligent Buildings International, 2011. DOI: 10.1080/17508975.2011.586673. Disponível em: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17508975.2011.586673?scroll=top&needAccess=true. Acesso em: 01 mai. 2024.

DOMINGOS, Raphael José Ferreira. Cidades Inteligentes: Panorama Atual e Perspectivas para a Cidade do Recife/PE. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/41731. Acesso em: 10 mar. 2024.

EDWARDS, Brian. Guia Basico de la Sostenibilidad. 2 ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, GG, 2008. 223 p.

EGER, John M. Smart growth, smart cities, and the crisis at the pump a worldwide phenomenon. I-WAYS-The Journal of E-Government Policy and Regulation, v. 32, n. 1, p. 47-53, 2009.

FARIAS, José Almir. A urbanização dispersa e a produção de vazios metropolitanos. Anais do III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Praduação em Arquitetura e Urbanismo, p. 1-14, 2014.

FARR, Douglas. Urbanismo sustentável: desenho urbano com a natureza. Bookman editora, 2013. 348 p.

FEDERAL, Senado. Estatuto da Cidade. Guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília, 2001.

FIGUEIREDO, Lucas. Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades. Urbanidades. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, p. 209-234, 2012.

FILHO, Luiz Mendes; SILVA, Jôzy Cleide; DA SILVA, Danilo Serafim. Percepções e perspectivas de destino turístico inteligente: um estudo de caso com a secretaria municipal de turismo em Natal/RN. Revista Turismo Estudos e Práticas-RTEP/UERN, v. 8, n. 1, p. 98-124, 2019.

FRANCISCO JR, et al. Cidades inteligentes [recurso eletrônico]: uma abordagem humana e sustentável – 1. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2021. – (Série estudos estratégicos; n. 12). ISBN 978-65-87317-32-8. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudos/pdf/cidades_inteligentes.pdf. Acesso em: 8 mar. 2024.

FRASCARELI, Marina Biazotto; MORAIS, Lívia Zanelli de. Guia de telas de projeção para histórias apagadas. Arquitextos, São Paulo, ano 22, n. 259.01, Vitruvius, dez. 2021. https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/22.259/8335. Acesso em: 23 mai. de 2024.

FREITAS, João Alcantara de. A invenção da cidade inteligente Rio: uma análise do Centro de Operações Rio pela lente das mobilidades (2010-2016). 2018. Tese de Doutorado. Disponível em: https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/24456. Acesso em: 01 mai. 2024.

GATTUPALLI, Ankitha. "Cidades como laboratórios vivos: os projetos de smart cities para Amsterdã, Singapura e Barcelona". 17 Jun 2023. ArchDaily Brasil. (Trad. Ghisleni, Camilla).

GIFFINGER, Rudolf; FERTNER, Christhian; KRAMAR, Hans; MEIJERS, Evert. Smart Cities Ranking of European Medium-sized Cities, Centre of Regional Science, Vienna UT, Oct. 2007. Page 10. Web. Disponível em: https://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf. Acesso em: 18 mar. 2024.

GIFFINGER, R., & GUDRUN, H. (2010). Smarter cities ranking: an effective instrument for the positioning of cities? ACE: Architecture, City and Environment, 12, 7-25.

GHIRARDELLO, Nilson. Bauru em temas urbanos. 1 ed. – Tupã: ANAP, 2020. 353 p.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4ª Edição. São Paulo: Atlas, 2002. 176 p.

GOMES, Daniel Machado e PALIOLOGO, Nicholas Arena. Direito à cidade e políticas públicas para a smart city. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. e-ISSN: 2525-989X. Brasília. v. 3. n. 1. p. 19 – 35. Jan/Jun. 2017.

GOMES, Maria Cristina; OLIVEIRA, Andreza Alves de; ALCARÁ, Adriana Rosecler. Entrevista: um relato de aplicação da técnica. Anais do 6º Seminário em Ciência da Informação; Ago, p. 3-5, 2016.

GREENFIELD, Adam (2013). Against the Smart City (The City is Here for You to Use). New York: Do Projects. 147p. ISBN B00FHQ5DBS.

GROENENDAAL, Peter. PESSOAS: A FORÇA DOS MERCADOS. KARSSENBERG, Hans. [et al]. A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Porto Alegre: EDIPUCRS, p. 76-80, 2015.

GUAN, Lilia. Smart steps too a better city. Government News, v. 32, n. 2, p. 24-27, 2012.

GUIMARÃES, José Geraldo de Araujo. Cidades inteligentes: proposta de um modelo brasileiro multi-ranking de classificação. 278 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 2018.

HASHISAKA JUNIOR, Celso et al. A seleção de projetos e a criação de mobilidade urbana inteligente: o estudo de caso da cidade de São Paulo. 2019. Disponível em: http://bibliotecatede.uninove.br/handle/tede/2065. Acesso em: 01 mai. 2024.

HEEMANN, Jeniffer. A ciência da diversão em São Paulo. In: Karssenberger, H. et al. (Ed.). A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Traduzido por Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. p. 278-81.

HOLANDA, Frederico de. “Urbanidade: arquitetônica e social”. Anais do I ENANPARQ. Rio de Janeiro: PROURB, 2010. (ISBN: 9788588027213).

HOLZER, W. O lugar na geografia humanista. Revista Território, Rio de Janeiro: UFRJ, ano IV, n. 7, p. 67-78, jul./dez. 1999.

HOLZER, W. Paisagem, imaginário, identidade: alternativas para o estudo. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). Manifestações da cultura no espaço. 2. ed. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999. P. 149-168.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. 2015.

IDA Singapore, “iN2015 Masterplan” (2012). Disponível em: http://www.ida.gov.sg/ /media/ Files/Infocomm%20Landscape/iN2015/Reports/realisingthevisionin2015.pdf. Acesso em: 01 mai. 2024.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 1 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2000. Título original: The death and life of great American cities. ISBN 978-85-7827-421-4. 532 p.
JUNG, John G. Smart commnunities: Digitally- inclined and Content-Rich. NTQ-AUSTIN TEXAS. V6. p 19- 26. 1998.

KARSSENBERG, Hans; LAVEN, Jeroen. A cidade o nível dos olhos: estratégia do plinth. KARSSENBERG, Hans.[et al]. A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Porto Alegre: EDIPUCRS, p. 14-25, 2015.

KENT, Fred; MADDEN, Kathy. Ruas como lugares. KARSSEMBERG, Hans, et al. A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Porto Alegre: EDIPUCRS, p. 26-28, 2015.

KNUIJT, Martin. Os altos e baixos do espaço público. KARSSENBERG, Hans et al. A Cidade Ao Nível dos olhos: Segunda versão ampliada, Lições para os Plinths. 2ª. ed. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2015.

KOMNINOS, Nicos. “Intelligent Cities: Variable Geometries of Spatial Intelligence,” Intelligent Buildings International 3: 3 (2011) 172–188.

KOMNINOS, N. PALLOT, M. SCHAFFERS, H. “Smart Cities and the Future Internet in Europe,” Journal of the Knowledge Economy (2013).

KÜHL. Beatriz Mugayar. Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto. Arq.urb Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo. n. 3, p. on line, São Paulo, 2010.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro. 2006.

LabCHIS. Disponível em: http://www.labchis.com/. Acesso em: 14 mar. 2024.

LEITE, Carlos. Cidades Sustentáveis Cidades Inteligentes. Bookman, 2012. 9788540701854. 278 p.

LEMOS, André. De que forma as Novas tecnologias–como a computação em Nuvem, o Big Data e a internet das coisas. GVExecutivo • V 12 • N 2 • Jul/Dez 2013

LOMBARDI, P. GIORDANO, S. FAROUH, H. YOUSEF, W.“Modelling the Smart City Performance”, Innovation: The European Journal of Social Science Research 25: 2 (2012).

LOPES, Daniel; LEITE, Vittorio. Cidades inteligentes: conceitos e aplicações. Escola Nacional de Administração Pública (Brasil). Evidência Express (EvEx). 2021. Disponível em: http://repositorio.enap.gov.br/handle/1/7001. Acesso em: 01 mai. 2024.

LOPES JÚNIOR, W M. Centro, periferia e novas centralidades em cidade média: o caso de Bauru – SP. Wilson Martins Lopes Júnior. –Campinas, SP.: [s.n.], 2007.

LOSNAK, Célio José; SILVA, Marcos Antônio. Polifonia Urbana: imagens e representações/Bauru-1950/1980. 2004. 286 p.

LYNCH, K. A imagem da cidade. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2006. 240 p.

MATOS, Rute, A Reinvenção da Multifuncionalidade da Paisagem em Espaço Urbano - Reflexões, Tese de Doutoramento. Évora: Universidade de Évora, 2010.

MARSAL-LLACUNA, Maria-Lluïsa; LÓPEZ-IBÁÑEZ, Maria-Beatriz. Smart urban planning: designing urban land use from urban time use. Journal of urban technology, v. 21, n. 1, p. 39-56, 2014

MEIRELES, Greice Pinto; FEITOSA, Sara Alves; BONITO, Marco. A configuração de São Borja como cidade inteligente. Encontro missioneiro de estudos interdisciplinares em cultura, v. 3, 2017. Disponível em: http://omicult.org/emicult/anais/wp-content/uploads/2018/06/A-CONFIGURA%C3%87%C3%83O-DE-S%C3%83O-BORJA-COMO-CIDADE-INTELIGENTE.pdf. Acesso em: 8 mar. 2024.

MENDES, Teresa Cristina M. Smart cities: solução para as cidades ou aprofundamento das desigualdades sociais. Texto para Discussão, v. 11, 2020.

MENDONÇA, Francisco; DE LIMA, Myriam Regina Del Vecchio (Ed.). A cidade e os problemas socioambientais urbanos: uma perspectiva interdisciplinar. Editora UFPR, 2019.

MOREIRA, Susanna. "O que é placemaking?". 08 Mai 2021. ArchDaily Brasil. https://www.archdaily.com.br/br/960416/o-que-e-placemaking. ISSN 0719-8906. Acesso em 28 Abr 2024.

NEIROTTI, A. De Marco, A.C. CAGLIANO, G. Mangano, and F. Scorrano, “Current Trends in Smart City Initiatives: Some Stylised Facts,” Cities 38 (2014) 25–36.

NETO, Vicente. S. Cidades Inteligentes - Guia para Construção de Centros Urbanos Eficientes e Sustentáveis. 2018. Editora Saraiva, 2018. 9788536530314. 128 p.

NOGUEIRA, P. R. R.; DE PAULA, S. L.; SANTANA, S. B. de L.; PINTO, J. da S.; BRAZ, M. I.; DE AQUINO, L. M. P. Cidades inteligentes e mobilidade urbana: atores e práticas na cidade de Recife/PE. Revista de Gestão e Secretariado (Management and Administrative Professional Review). 2023. Disponível em: https://ojs.revistagesec.org.br/secretariado/article/view/2025. Acesso em: 10 mar. 2024.

NOY, K., & Givoni, M. (2018). Is ‘Smart Mobility’ Sustainable? Examining the Views and Beliefs of Transport’s Technological Entrepreneurs. Sustainability, 10, 1-19.

NUPHIS/UNISAGRADO - Núcleo de Pesquisa e História do UNISAGRADO "GABRIEL RUIZ PELEGRINA". Jornal: Diário de Bauru (1946).

ODA, Lívia. Políticas sustentáveis e o protagonismo do cidadão: o caso do programa Mais Vida nos Morros na cidade do Recife (PE). 2021. 18 f. Trabalho de Conclusão de Curso – Unidade Acadêmica de Educação a Distância e Tecnologia, Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife. Disponível em: https://repository.ufrpe.br/handle/123456789/3715. Acesso em: 31 mar. 2024.

O’GRADY, Michael. O'HARE, Gregory. (2012). How Smart is Your City? Science. 1581-1582. 10.2307/41508289.

ONU, HABITAT III, Documentos Temáticos. 21-Cidades Inteligentes. Nova Iorque: ONU, 2015.

OVERSTREET, Kaley. "Smart Cities abrindo o caminho para um futuro inteligente" [Smart Cities Paving the Way to a Smart Future] 12 Abr 2020. ArchDaily Brasil. (Trad. Bisineli, Rafaella)

PASKALEVA, K AND MEGLIOLA, M. (2011). Innovative technologies for advanced urban tourism e-services, Information Technology & Tourism, Vol. 12, N. 3

PELEDRINA, G. R. O ciclo das bandas de música na Praça (XI). Jornal da Cidade. Bauru, 06 jan. 1991.

PEREIRA, Tatiane Fernandes Matias. SANTOS, Bruno Henrique Tadeu Silva. PERCEPÇÃO DOS MORADORES SOBRE A PAISAGEM URBANA DO BAIRRO CRISTO REI EM CONGONHAS/MG. Pista: Periódico Interdisciplinar. Belo Horizonte, v.5, n.1, p. 164-181, fev./jun. 2023.

PÉREZ, Francisco Pailliè. Imaginar que um espaço pode ser diferente. In: Karssenberger, H. et al. (Ed.). A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Traduzido por Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. p. 282-5.

PLANET SMART CITY. Disponível em: https://planetsmartcity.com.br/lotes/smart-city-laguna/. Acesso em: 23 mar. 2024.

“Primeiros tempos da nossa Bauru”. Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru. Disponível em: https://www.projetomuseuferroviario.com.br/primeiros-tempos-da-nossa-bauru/. Acesso em: 14 mai. 2024.

PRZEYBILOVICZ, Erico. Governando iniciativas de cidade inteligente: compreendendo os arranjos de governança sócio-técnica e o uso de tecnologias da informação nos casos de Curitiba e São Paulo. 2019. Tese de Doutorado. Disponível em: https://gvpesquisa.fgv.br/teses-dissertacoes/governando-iniciativas-de-cidade-inteligente-compreendendo-os-arranjos-de. Acesso em: 30 mar. 2024.

QUEIROZ, A. P. F. de; GUIMARÃES, E. R. L.; CASTRO, F. C. N. de; GUIMARÃES JÚNIOR, D. S.; NASCIMENTO, A. M.; MELO, F. J. C. de. Aplicação do Conceito de Smart Cities na Cidade de Recife-PE. Research, Society and Development, [S. l.], v. 10, n. 15, p. e155101522456, 2021. DOI: 10.33448/rsd-v10i15.22456. Disponível em: https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/22456. Acesso em: 8 mar. 2024.

RAMPAZZO, Roberta de Freitas Paulo. Cidades inteligentes e humanas: estudo da cidade de Vitória - ES. Vasconcelos, Flavia Nico. Dissertação, Sociologia Política. Universidade Vila Velha, 2020. Disponível em: https://repositorio.uvv.br//handle/123456789/902. Acesso em: 8 mar. 2024.

RIBEIRO, Fernanda Ferreira de Araújo. Análise do modelo da gestão pública municipal brasileira e os diferenciais encontrados na gestão de uma cidade inteligente. Dissertação (Mestrado em Administração), Universidade FUMEC, Faculdade de Ciências Empresariais. Belo Horizonte, 2019. Disponível em: https://repositorio.fumec.br/xmlui/handle/123456789/382. Acesso em 01 mai. 2024.

ROCHA, José Carlos. Bauru: populismo e paisagem urbana (1948-1968). 2008. 217 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.
Rua Batista de Carvalho, uma rua de personalidade (ou a Augusta bauruense). Jornal Diário de Bauru. 01 ago. 1967.

Rua para Pedestres: a requalificação da Rua 14 de Julho, em Campo Grande-MS.
Disponível em: https://www.solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/2-iniciativas-inspiradoras-espacos-publicos/rua-para-pedestres-a-requalificacao-da-rua-14-de-julho-em-campo-grande-ms/#. Acesso em: 04 jun. 2024.

Rute Matos, A Reinvenção da Multifuncionalidade da Paisagem em Espaço Urbano - Reflexões, Tese de Doutoramento. Évora, Universidade de Évora, 2010, p. 149.

RUTTEN, Petra. Entre as demandas econômicas e sociais. A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Traduzido por Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

SANTOS, Évani Larisse dos et al. Cidades inteligentes e sustentáveis: percepções sobre a cidade de Curitiba/PR a partir dos planos plurianuais de 2014 a 2021. urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana, Curitiba, v. 14, e20210299, 2022. Disponível em: http://old.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692022000100215&lng=en&nrm=iso. Acesso em 09 Mar. 2024.

SANTOS, M. O transformador da cidade. Jornal da Cidade, Bauru, 25 jan. 1998. Caderno Ser, p. 2.

SCHREINER, Clara. Estudos de Casos Internacionais de cidades inteligentes: Rio de Janeiro, Brasil. Banco Interamericano de Desenvolvimento. 2016. Disponível em: https://publications.iadb.org/pt/publication/estudos-de-casos-internacionais-de-cidades-inteligentes-rio-de-janeiro-brasil. Acesso em 09 Mar. 2024.

SELADA, C. et al. Índice de Cidades Inteligentes Portugal. Ogs: INTELI–Inteligência em Inovação, Centro de Inovação, Lisboa, 2012.

SILVA, Juliana Christiny Mello da; Brasil, Paula de Castro; Caetano, Diego Souza; Rola, Sylvia Meimaridou. O planejamento das cidades em prol do meio ambiente: uma análise walkthrough do projeto Cidade Inteligente Búzios. ENSUS 2022 - X Encontro de Sustentabilidade em Projeto. 2022. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/245069. Acesso em: 01 mai. 2024.

SOCIAL BAURU. A história do comércio de Bauru, do calçadão até os shoppings. 2015 Disponível em: https://www.socialbauru.com.br/2015/11/10/historia-do-comercio-de-bauru-do-calcadao-ate-os-shoppings/. Acesso em: 13 mai. 2024.

SOCIAL BAURU. Conheça a história das 5 igrejas mais antigas de Bauru. 2021. Disponível em: https://www.socialbauru.com.br/2021/02/08/conheca-a-historia-das-5-igrejas-mais-antigas-de-bauru/#:~:text=Primeira%20instala%C3%A7%C3%A3o%20religiosa%20registrada&text=De%20acordo%20com%20o%20documento,frente%20viro u%20o%20territ%C3%B3rio%20bauruense. Acesso em: 13 mai 2024.

SOLUÇÕES PARA CIDADES. ABCP (Associação Brasileira de Cimento Portland). Iniciativas Inspiradoras, Rua 14 de Julho. 2020. Disponível em: https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2020/09/Campo_Grande_rua_14_julho.pdf. Acesso em: 04 jun. 2024.

SOUZA, Célia Ferraz de. O espaço e a sensibilidade dos cidadãos. Arqtexto. Porto Alegre. N. 3/4 (2003), p. 72-83, 2003.

Streetscape plan helps revive historic downtown. Disponível em: https://www.cnu.org/publicsquare/2024/01/25/streetscape-plan-helps-revive-historic-downtown. Acesso 04 jun. 2024.

THITE, Mohan. Smart cities: implications of urban planning for human resource development. Human Resource Development International, v. 14, n. 5, p. 623-631, 2011.

THUZAR, “Urbanization in SouthEast Asia: Developing Smart Cities for the Future?,” Regional Outlook (2011) 96–100.

TIRONI, Martin; SÁNCHEZ CRIADO, Tomas. Of sensors and sensitivities. Towards a cosmopolitics of “smart cities”? Tecnoscienza: Italian Journal of Science & Technology Studies, v. 6, n. 1, p. 89-108, 2015.

TUAN, Y. Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno. España: Melusina, 2007.

UN, United Nations, “World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database” (2008)

VASQUES, A. R. O processo de formação e refuncionalização de brownfields nas cidades pós-industriais: o caso do Brasil. 2006.

VOLPATO, A.; PASA, E. L.; GASTALDI, R. Planejamento estratégico como tecnologia social para a eficácia da gestão pública: um estudo de caso - prefeitura de Itajaí - SC. Revista UFG, Goiânia, v. 19, 2019. DOI: 10.5216/revufg. v19.60620. Disponível em: https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/60620. Acesso em: 31 mar. 2024.

WASHBURN, U. SINDHU, S. BALAOURAS, R.A. DINES, N.M. HAYES, and L.E. NELSON, Helping CIOs Understand “Smart City” Initiatives: Defining the Smart City, Its Drivers, and the Role of the CIO (Cambridge,MA: Forrester Research, 2010).

WEISS, M. C., Bernardes, R. C., & Consoni, F. L. Cidades inteligentes como nova prática para o gerenciamento dos serviços e infraestruturas urbanos: a experiência da cidade de Porto Alegre. Urbe. Revista Brasileira De Gestão Urbana, 7 (urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana, 2015. Disponível em: https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.003.AO01. Acesso em: 8 mar. 2024.

WEISS, M. C. Cidades inteligentes: proposição de um modelo avaliativo de prontidão das tecnologias da informação e comunicação aplicáveis à gestão das cidades. 2016. 279 p. Tese (Doutorado em Administração) – Centro Universitário da FEI, São Paulo.

WINTERS, “Why are Smart Cities Growing? Who Moves and Who Stays,” Journal of Regional Science 51: 2 (2011) 253–270.

WOODWARD, K. Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual. In: SILVA, T. T. (Org.). Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais. Petrópolis: Vozes, 2012, p. 7-72.

YIGITCANLAR, Tan. O’CONNOR, K. WESTERMAN, C. “The Making of Knowledge Cities: Melbourne’s Knowledge-based Urban Development Experience,” Cities 25: 2 (2008).

Blogs e Sites:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_sp/bauru_sub.htm. Acesso em: 02 jun. 2024.

https://sampi.net.br/bauru/noticias/2806742/cultura/2023/12/prefeitura-de-bauru-reabre-licitacao-para-a-reforma-do-museu-historico

https://96fmbauru.com.br/prefeitura-assina-ordem-de-servico-para-a-reforma-do-museu-historico-municipal. Acesso em: 02 jun. 2024.

RCORTAZZI. Itinerários do Imaginário: uma viagem às riquezas históricas de Bauru - Rodrigues Alves. 2006. Disponível em: https://itinerariosdoimaginario.blogspot.com/2006/09/av-rodrigues-alves_13.html. Acesso em: 02 jun. 2024.

http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_sp/bauru_sub.htm

https://www2.bauru.sp.gov.br/materia.aspx?n=35094. Acesso em: 28 mai 2024.

https://www.socialbauru.com.br/2023/04/28/mercadao-projeto-da-iniciativa-privada-estuda-espaco-no-centro-de-bauru/. Acesso em: 28 mai 2024.

https://www2.bauru.sp.gov.br/materia.aspx?n=44570. Acesso em: 28 mai 2024.

https://residem.wordpress.com/2014/11/07/projeto-de-revitalizacao-do-centro-comeca-a-sair-do-papel-com-empreendimento-imobliario/. Acesso em: 28 mai 2024

https://sampi.net.br/bauru/noticias/2806742/cultura/2023/12/prefeitura-de-bauru-reabre-licitacao-para-a-reforma-do-museu-historico. Acesso em: 28 mai 2024

https://96fmbauru.com.br/prefeitura-assina-ordem-de-servico-para-a-reforma-do-museu-historico-municipal. Acesso em: 03 jun. 2024.

Mafuá do HPA. RETRATOS DE BAURU (155). 2014. Disponível em:https://mafuadohpa.blogspot.com/2014/04/retratos-de-bauru-155.html. Acesso em: 03 jun. 2024.

Legislação:

Plano Diretor de 2008. Lei 5.631 de 22 de agosto de 2008, p.9.

PDP BAURU. Produto Diagnóstico Plano Diretor: Leitura técnica e Leitura Comunitária. Prefeitura Municipal de Bauru e DEMACAM. Bauru-SP. Janeiro, 2020.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. 33. ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2004.

Código de Posturas de Bauru. 1928. Capítulo I, Dos Costumes, p. 65.

Lei nº 7.181, de 04 de fevereiro de 2.019. Prefeitura Municipal de Bauru. Disponível em:
https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/sist_juridico/documentos/leis/lei7181.pdf. Acesso em: 28 mai 2024.
Lei n° 6.269, de 29 de outubro de 2.012. Prefeitura Municipal de Bauru. Disponível em:
https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/sist_juridico/documentos/leis/lei6269.pdf. Acesso em: 28 mai 2024.

Minuta Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. 2021, p.7. Disponível em:
https://www2.bauru.sp.gov.br/arquivos/arquivos_site/sec_planejamento/plano_diretor/Minuta_LUOS.pdf. Acesso em: 28 mai 2024.

APÊNDICE 1 – ROTEIRO DE ENTREVISTA APLICADA AOS MORADORES, COMERCIANTES E USUÁRIOS DA REGIÃO CENTRAL DO MUNICÍPIO DE BAURU-SP

1. Por que frequenta a região central de Bauru? *

- ◯ Sou morador da região central
- ◯ Sou comerciante (proprietário de comércio)
- ◯ Trabalho nas proximidades
- ◯ Estudo nas proximidades
- ◯ Frequento o local para fazer compras
- ◯ Frequento o local para lazer
- ◯ Frequento o local para serviços
- ◯ Outro: _____

2. Qual a sua idade? *

- ◯ 18-24 anos
- ◯ 25-32 anos
- ◯ 33-45 anos
- ◯ 46-60 anos
- ◯ 61-75 anos
- ◯ Mais de 75 anos
- ◯ Outro: _____

3. Sexo *

- ◯ Feminino
- ◯ Masculino
- ◯ Prefiro não dizer
- ◯ Outro: _____

4. **Se for morador do centro**, reside há quantos anos na região? *

- ◯ Menos de 3 anos
- ◯ Entre 4 e 10 anos
- ◯ Entre 11 e 20 anos
- ◯ Mais de 20 anos
- ◯ Não sou morador da região

5. Qual meio de transporte mais utiliza para chegar a região? Ou para se locomover (caso seja morador do local): *

- ◯ A pé
- ◯ Ônibus
- ◯ Carro particular
- ◯ Moto
- ◯ Carro ou moto de aplicativo
- ◯ Bicicleta
- ◯ Outro: _____

6. **Se for morador da região central:** qual local mais utiliza nas proximidades? De preferência descrever o local que consegue acessar a pé ou de bicicleta. *

- ◯ Mercado
- ◯ Feira
- ◯ Lojas na região do Calçadão da Batista
- ◯ Lotérica/bancos
- ◯ Praça Rui Barbosa
- ◯ Restaurante / lanchonete / cafeteria
- ◯ Não sou morador da região
- ◯ Outro: _____

7. **Se for morador da região central:** com que frequência anda pelo bairro? **Se não for morador:** Quais dias costuma frequentar a região? *

- ◯ Todos os dias
- ◯ De segunda a sexta
- ◯ Sábado
- ◯ Domingo
- ◯ Geralmente uma vez por mês
- ◯ Um dia ou outro no ano
- ◯ Outro: _____

8. Quais períodos frequenta ou prefere andar pela região? *

Marque todas que se aplicam.

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite
- ☐ Outro: _____

Percepção acerca do centro de Bauru-SP

9. **Se for morador da região**: quais os principais trajetos que realiza a pé? Quais as ruas mais utilizadas? Faça uma breve descrição do percurso que realiza.

10. O que influencia seu trajeto a pé? O que motiva a escolha de um caminho ao invés de outro nesta região? *

- ◯ Maior quantidade de pessoas
- ◯ Maior quantidade de lojas
- ◯ Ruas bem iluminadas
- ◯ Ruas arborizadas
- ◯ Calçadas largas
- ◯ Outro: _____

11. Existem edifícios e lugares que chamam sua atenção? Quais? *

12. Há cheiros marcantes ao longo do caminho? Quais? *

13. Há sons/ruídos marcantes ao longo do caminho? Quais? *

14. Há locais na região que transmitem insegurança? Quais? *

15. **Caso seja morador da região central ou de Bauru há muitos anos**: o que você tem de recordação de suas vivências em lugares que existiam no centro, mas não existem mais? Quais locais que atraíam a população? *

Caso não seja morador de Bauru há muitos anos, responda: *não sou morador de Bauru há muitos anos.*

16. Avalie alguns aspectos da região de 1 a 5, sendo: *

1-péssimo, 2-ruim, 3-regular, 4-bom, 5-ótimo.

	1	2	3	4	5
Transporte público					
Segurança					
Comércio					
Espaços de lazer e cultura					
Espaços verdes (parques, praças, etc)					
Qualidade das calçadas					
Qualidade das ruas (trânsito, segurança para travessia, semáforos, faixas de pedestre)					
Arborização					
Acessibilidade (considera a região acessível para todos os públicos?)					
Mobiliário urbano (bancos, bebedouros, banheiros, etc)					

Sugestões acerca de melhorias na região

17. Existe algum local na região que você gostaria que fosse modificado? *

- ◯ Praças
- ◯ Região das Estações Ferroviárias
- ◯ Região da Feira do Rolo
- ◯ Ruas comerciais
- ◯ Viadutos
- ◯ Avenida Nuno de Assis
- ◯ Outro: _____

18. Que tipo de comércio ou serviço você mais vê necessidade na região? *

- ◯ Bares e restaurantes (uso diurno e noturno)
- ◯ Lotérica/caixa 24 horas
- ◯ Mercado e Hortifruti
- ◯ Lanchonetes e padarias
- ◯ Farmácias
- ◯ Cursos de idiomas/profissionalizantes
- ◯ Academia/aulas de modalidades esportivas
- ◯ Outro: _____

19. Além do comércio e serviços, considera que há outros lugares que faltam na região? O que atrairia você para a região central (considerando diferentes períodos do dia)? *

_____

_____

_____

_____

_____

APÊNDICE 2 – ENTREVISTA REALIZADA AOS MEMBROS DO CODEPAC (CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE BAURU).

1.Dos edifícios tombados da região central de Bauru, quais atualmente estão plenamente ocupados? A prefeitura é proprietária de algum desses edifícios?

R (Entrevistado 1): A prefeitura é proprietária da Estação Central Noroeste do Brasil Estação Val de Palmas Estação Tibiriça Palácio das Cerejeiras Casa Ponce Paz Hotel Milanese Frontispício do Cemitério da Saudade.

R (Entrevistado 2): Segue lista:
Antigo Grupo Escolar Ernesto Monte (Colégio) - ocupado – particular.
Antigo Grupo Escolar Rodrigues de Abreu (Colégio) – ocupado – particular.
Automóvel Clube (clube) - privado – desocupado – anunciado para venda.
Casa Aliança Francesa (Estabelecimento Comercial) - ocupado – privado.
Casa do Superintendente NOB (Residência) - ocupado - livraria Jalovi – privado.
Casa dos Pioneiros - Residência – público – desocupado.
Casa Lusitana (Estabelecimento Comercial) – ocupado – privado.
Casa Ponce Paz (Prédio Público) - público - ocupado - Pinacoteca Municipal.
Casa Savastano – ocupado - privado.
Edifício Abelha (Edifício) - particular – ocupado.
Edifício Brasil Portugal (Edifício) - particular – ocupado.
Edifício INSS (Edifício) - o edifício atual está desocupado - público - Governo Federal.
Estação Central Noroeste do Brasil (Estação Ferroviária) - propriedade da prefeitura (educação e saúde) - está desocupado.
Estação Ferroviária da Companhia Paulista (Estação Ferroviária) - COMODATO - está ocupado pela prefeitura - será um Museu Histórico.
Estação Ferroviária Sorocabana (Estação Ferroviária) - privada - abandonada- sofreu incêndio.
Farmácia Popular (estabelecimento comercial) - particular – ocupada.
Frontispício do Cemitério da Saudade (Prédio Público) - público – ocupado.
Hotel Cariani (Hotel) - particular – invasão.
Hotel Estoril - Hotel - particular – abandonado.
Hotel Milanese - Hotel – particular – abandonado.
Igreja Presbiteriana Independente- (Igreja) - particular – ocupada.
Palacete Pagani (Estabelecimento Comercial) - particular – ocupado.
Quartel da Polícia Militar do Estado de São Paulo - público – ocupado.
Sobrado da Batista de Carvalho (Estabelecimento Comercial) – privado - ocupado.
Também fazem parte dos bens tombados o material ferroviário abaixo descrito.
03 Carros Dormitórios - AM 7018 3J – 01; AM 7019 IJ – 02; AM 7020 5J – 04

Carro de Passageiro modelo S-22 de 2ª Classe
Carro Restaurante - RM 8181 9J - R9 – NOB
Chassi e Rodeiros do Carro Bagagem BM 7153 8J - BC – 03 – NOB
Chassi e Rodeiros do Carro dormitório AM 7021 3J – 06
Locomotiva a Vapor – Nº 01
Locomotiva a Vapor – Nº 404
Locomotiva a Vapor Baldwin 278

2. Existem ou existiram propostas por parte da prefeitura e do CODEPAC para o uso desses edifícios?

R (Entrevistado 1): Estação ferroviária da NOB: Transferência do executivo e Câmara Municipal. Hotel Milanese: Centro Cultural e Creche, não executada. Casa do Pioneiro: Há duas propostas, nenhuma utilizada.

R (Entrevistado 2): Tiveram projetos. A Estação era para ser ocupada pela educação e saúde. O projeto não foi executado.

3. Quais são as diretrizes utilizadas para o restauro e projetos de restauro dos edifícios tombados?

R (Entrevistado 1): Geralmente com tombamento da fachada e permissão para reuso ou requalificação do edifício. Em caso de intervenção os proprietários devem consultar o CODEPAC quanto a intervenção a ser executada, considerando o previsto no processo aprovado de tombamento.

R (Entrevistado 2): É solicitado que passem as propostas pelo CODEPAC para que seja feitam visitas técnicas e avaliações.

4. Qual foi a última legislação significativa promulgada pelo município de Bauru com o intuito de preservar o patrimônio histórico municipal?

R (Entrevistado 1 e 2): Criação do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru – CODEPAC - LEI Nº 3486, de 24 de agosto de 1992. Regulamenta a Lei nº 3.486, de 24 de agosto de 1992 - Decreto Nº 9250, de 16 de agosto de 2002. Alteração na redação do parágrafo 2° do artigo 3° e artigo 6°do Decreto n° 6791 - Decreto Nº 8635, de 01 de dezembro de 1999. Aprovação o regimento interno do CODEPAC - Decreto Nº 7579, de 15 de fevereiro de 1996. Concessão de Isenção Parcial no Imposto Predial Territorial Urbano - IPTU, para os imóveis tombados no Município de Bauru - LEI Nº 6248, de 16 de agosto de 2012.

5. Em relação a trajetória do tombamento e a busca pela preservação do patrimônio arquitetônico em Bauru, quais foram os acontecimentos que exigiram do conselho um trabalho e intervenção mais intensivos?

R (Entrevistado 1): Diversos foram os acontecimentos, a saber; 1. Invasão por moradores em situação de rua e queda de parte das paredes e telhado da Casa do Pioneiro; 2. Invasão por moradores em situação de rua e queda de parte das paredes e telhado do Hotel Milanese; 3. Invasão por moradores em situação de rua e incêndio do interior e telhado do Hotel Estoril; 4. Invasão por moradores em situação de rua e Incêndio do telhado da estação Sorocabana; 5. Invasão moradores em situação de rua e incêndio da porta da estação da Ferroviária Companhia Paulista; 6. Invasão por moradores em situação de rua com depredação e falta de uso do prédio; 7. Decadência das estruturas das coberturas e paredes das oficinas da NOB por falta de uso dos edifícios (atualmente está sendo ocupado e restaurado aos poucos); 8. Decadência do edifício modernista do INSS por abandono e falta de uso; 9. Deterioração do material rodante (locomotivas e vagões de trens) das ferrovias por falta de uso e abandono.

R (Entrevistado 2): Um dos grandes desafios é a Estação Ferroviária e a Casa dos Pioneiros. A principal questão é identificar a utilização desses imóveis tombados. Porque sendo utilizado, há a preservação. A partir do momento que o imóvel é abandonado, ele começa a degradar. O grande desafio da Casa dos Pioneiros e de qualquer prédio público tombado é reformar e dar uma finalidade ou utilidade para ele. E no caso dos imóveis particulares, é preciso estar atento se estão sendo utilizados ou abandonados. Se não tiver uma proposta seria importante tentar uma parceria público-privada para que seja dado um uso ao imóvel.

6. A cidade de Bauru passou por inúmeras mudanças em seu território. Atualmente nota-se o esvaziamento e a falta de segurança dos espaços públicos na região central, sobretudo próximo às antigas estações ferroviárias. Para você, como profissional de arquitetura e urbanismo, quais seriam as ações de maior urgência a serem estabelecidas na região central de Bauru?

R (Entrevistado 1): Há a urgente necessidade de um projeto amplo de revitalização do centro da cidade, trazendo de volta os moradores (incluindo moradia de interesse social - HIS), fortalecimento do comércio e prestação de serviços, estímulo a atividades de lazer e cultura, com atividades diurnas e noturnas. Ações isoladas e pontuais não resolvem a questão do centro, não terão o efeito desejado de impulsionar a revitalização da área central de forma efetiva, levando de novo a vida em todo o entorno. É necessário um projeto bem articulado em várias faces; moradia, comércio, prestação de serviços, lazer e segurança pública, para a reocupação e valorização do centro.

O Plano Diretor e a nova Lei de Uso e Ocupação do Solo (zoneamento) podem ser o indutor dessa ocupação com o estabelecimento de atividades da própria administração pública municipal. Mais central e acessível à população.

R (Entrevistado 2): Acredito que vários locais em Bauru geram insegurança, não somente o centro. A proposta seria de uma revitalização da área central e do seu entorno, criando propostas de utilização dos espaços públicos e tombados.

7. **Existe uma região, que consiste na antiga estação da NOB e a quadra dos hotéis tombados, próximo ao início do Calçadão da Batista, local este que gera grande insegurança para os pedestres. Quais os entraves e metas do conselho e da prefeitura para o local?**

R (Entrevistado 1): O presente artigo publicado no Jornal da Cidade de Bauru expressa a preocupação com centro da cidade, as pessoas e seu patrimônio. O conselho é apenas um órgão consultivo que conta com a participação voluntária de munícipes representando entidades da comunidade e de funcionários da municipalidade representando as secretarias do município. As metas do que e como fazer, é responsabilidade do Poder Executivo para a busca de soluções como o restauro, requalificação e revitalização do bem tombado e do espaço urbano. Para isso é necessário ter projetos com soluções específicas para cada bem tombado pelo CODEPAC.

R (Entrevistado 2): Os proprietários dos imóveis desta área é que teriam a responsabilidade de dar manutenção e preservar seu imóvel visto que a prefeitura dá isenção parcial dos impostos do imóvel. Visto também que o conselho faz o seu papel na orientação aos proprietários e sempre mantem o diálogo com os mesmos.

8. Existem cidades brasileiras que podem servir como referência de preservação do patrimônio arquitetônico? Se sim, quais dessas medidas poderiam ser aplicadas em nosso município?

R (Entrevistado 1): São Paulo-SP, Rio de Janeiro-RJ, Curitiba-PR, Salvador-BA, Ouro PretoMG, entre outras cidades.

Há também diversos templos religiosos, praças e residências preservadas no interior do estado, assim como, estações, oficinas e galpões em cidades ao longo da malha ferroviária paulista que foram absorvidas pelos municípios sendo restaurados. Buscar os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, Lei Paulo Gustavo, recursos federais e estaduais. É necessário adotar como medida a ser aplicada, a execução de projetos arquitetônicos e urbanísticos com definição de novo uso e/ou reocupação.

R (Entrevistado 2): Temos os grandes centros metropolitanos que são referência na preservação do patrimônio e com ações importantes de preservação com a utilização dos espaços tombados. Como exemplo temos a estação Júlio Prestes em São Paulo, que foi restaurada e hoje é utilizada como a Sala São Paulo de concertos sinfônicos, sede da orquestra sinfônica do estado. E a estação da luz, que se tornou o Museu da Língua Portuguesa em São Paulo.