

A paisagem urbana viária na perspectiva do pedestre: estudo da Avenida Nações Unidas em Bauru/SP

The urban road landscape in the pedestrian's perspective: study of Nações Unidas Avenue in Bauru/SP

El paisaje urbano de las vías en la perspectiva de los peatones: estudio de la Avenida Nações Unidas en Bauru/SP

Maria Clara Ortega Pichinin

Mestranda, UNESP, Brasil.
mariaclara_ortega@hotmail.com

Fernanda Moço Foloni

Mestranda, UNESP, Brasil.
fe_foloni@hotmail.com

Norma Regina Truppel Constantino

ProfessoraDoutora, UNESP, Brasil.
nconst@faac.unesp.br

RESUMO

O uso das ruas no meio urbano foi se transformando conforme às necessidades de seus habitantes. Inicialmente, era exclusivamente voltada para o trânsito de pedestres e transportes de tração animal; no Século XIX, o automóvel começou a se popularizar, alterando gradativamente a função das ruas e a paisagem local para acomodar um novo estilo de vida, cuja qualidade foi decaindo com o passar do tempo. Projetos viários contemporâneos ainda priorizam as ruas para os veículos, reduzindo os espaços de permanência e passagem de pedestres. A Avenida Nações Unidas em Bauru/SP, é um exemplo de via construída especialmente para a expansão urbana e passagem de automóveis, visto que a cidade – entroncamento ferroviário, rodoviário, e polo regional – precisava, segundo a gestão da época, se modernizar para atrair indústrias. O objetivo deste trabalho é analisar como se deu essa transformação da paisagem e esclarecer as consequências da prevalência do espaço urbano para o automóvel, analisando a atratividade da Avenida Nações Unidas e estudando sua paisagem atual. Foram utilizadas bibliografias relacionadas, levantamentos documentais, cartográficos e fotográficos (obtidos em visitas de campo) para traçar os eixos de conexão entre o estudo teórico, as transformações históricas e a atratividade da avenida do ponto de vista do pedestre. Dessa forma, conclui-se a importância do estudo da paisagem (morfologia e população) para projetos viários que retornem o espaço urbano às pessoas.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem urbana. Ruas. Bauru/SP.

ABSTRACT

The use of streets in urban areas has been transformed according to the needs of its inhabitants. Initially, it was exclusively focused on pedestrian traffic and animal traction transports; in the 19th century, the automobile began to popularize, gradually changing the function of the streets and the local landscape to accommodate a new lifestyle, whose quality has declined over time. Contemporary road projects still prioritize the streets for the vehicles, reducing the spaces of permanence and passage of pedestrians. The Nações Unidas Avenue in Bauru/SP, is an example of a road built especially for urban expansion and car traffic, since the city – railway and road junctions, and regional hub – needed, according to the management at the time, to modernize to attract industries. The objective of this paper is to analyze how this landscape's transformation occurred and to clarify the consequences of the prevalence of urban space for the automobile, analyzing the attractiveness of Nações Unidas Avenue and studying its current landscape. Related bibliographies and documentary, cartographic and photographic surveys (obtained in field visits) were used to trace the connection between the theoretical study, the historical transformations and the attractiveness of the avenue from the pedestrian's point of view. Thus, we conclude the importance of landscape study (morphology and population) for road projects that return urban space to people.

KEYWORDS: Urban landscape. Streets. Bauru/SP.

RESUMEN

El uso de las calles en el espacio urbano se fue transformando según las necesidades de sus habitantes. Inicialmente, era exclusivamente direccionada para el tránsito de peatones y transporte de tracción animal; en el siglo XIX, el automóvil comenzó a popularizarse, cambiando gradualmente la función de las calles y el paisaje local para acomodar un nuevo estilo de vida, que la calidad fue decayendo con el paso del tiempo. Los proyectos de vías contemporáneas aún priorizan las calles para los vehículos, reduciendo los espacios de permanencia y paso de peatones. La Avenida Nações Unidas en Bauru/SP, es un ejemplo de vía construida especialmente para la expansión urbana y tráfico de automóviles, ya que la ciudad - entroncamiento ferroviario, carretero, y polo regional - necesitaba, según la gestión de la época, modernizarse para atraer industrias. El objetivo de este trabajo es analizar cómo se dio esa transformación del paisaje y aclarar las consecuencias de la prevalencia del espacio urbano para el automóvil, analizando la atracción de la Avenida Nações Unidas y estudiando su paisaje actual. Se utilizaron bibliografías relacionadas, levantamientos documentales, cartográficos y fotográficos (obtenidos en visitas de campo) para trazar los ejes de conexión entre el estudio teórico, las transformaciones históricas y el atractivo de la avenida desde el punto de vista del peatón. Así, se concluye la importancia del estudio del paisaje (morfología y población) para proyectos viales que retornen el espacio urbano a las personas.

PALABRA-CLAVE: Paisaje urbana. Calles. Bauru/SP.

INTRODUÇÃO

Entender a cidade como paisagem e utilizar deste conhecimento para a inserção de projetos urbanos é a solução que autores, como Corajoud (2011, p.218), apresentam para os espaços públicos. Ao compreender a paisagem, o lugar ganha características que o relacionam com a natureza e o homem, e conseqüentemente, às suas atividades culturais, relações sociais e sua história.

Há atualmente uma preocupação mundial com as cidades e a qualidade de vida nesse habitat. Porém o espaço que os usuários, enquanto pedestres, ocupam no planejamento urbano nem sempre tem sido destacado: mesmo em projetos contemporâneos, nos quais somos habituados a utilizar instrumentos como levantamentos de opinião com a população, pós-ocupação e impacto de vizinhança, podemos perceber a presença de projetos que priorizam o espaço para os automóveis individuais, que acabam por dificultar a permanência e passagem das pessoas. A Avenida Nações Unidas, escolhida como estudo de caso deste trabalho, foi uma grande obra viária na cidade de Bauru, interior do Estado de São Paulo, que transformou o meio urbano completamente ao longo de quatro décadas¹ durante as quais foi construída: atraiu e consolidou a ocupação da zona Sul da cidade; levou à canalização do Córrego das Flores, um marco da formação do patrimônio² inicial, sendo uma das principais medidas higienistas em meados do Século XX para mitigar as enchentes e conter epidemias³; seguia o modelo dos boulevards franceses, com largas vias de dois fluxos, separadas e cercadas por canteiros verdes, porém não tão arborizadas quanto os originais; tornou-se a principal via de ligação Norte-Sul, desde a entrada da cidade até o limite da área urbana, através do prolongamento, finalizado em 2011, chamado de Nações Norte.

Entretanto, conseqüências negativas também podem ser ligadas a este estudo de caso, dentre as quais podemos destacar as constantes enxurradas e alagamentos a partir do trecho correspondente à uma das nascentes do Córrego das Flores – onde atualmente encontra-se o Parque Vitória Régia⁴, construído no final da década de 1970, simultaneamente às obras da Avenida Nações Unidas – até seu cruzamento com a Avenida Nuno de Assis, onde o córrego canalizado deságua no Rio Bauru. Outro problema é o fato de ser uma via de fluxo rápido e com

¹A Avenida Nações Unidas começou a ser construída no final da década de 1950 e foi finalizada no fim da década de 1980.

²Aqui o termo patrimônio é associado a formação inicial da cidade, não necessariamente tombado.

³Segundo Tucci (2008), o período higienista corresponde às décadas do Século XX anteriores a 1970 (Conferência de Estocolmo), quando retificações e canalizações se tornaram uma prática comum para transportar mais rapidamente para fora da cidade o esgoto despejado nos rios, reduzindo epidemias, mas contaminando os rios e agravando a ocorrência de enchentes.

⁴O local é reconhecido pela população como Parque Vitória Régia. Oficialmente foi denominado Parque das Nações e Anfiteatro Vitória Régia, inaugurado em 1978 e posteriormente, Parque Dr. Cesar Benedito Fernandes Rodrigues.

poucos cruzamentos, o que dificulta a permanência e travessia de pedestres. A ausência de ciclovias e de sombreamento prejudica o uso de outros tipos de mobilidade, tornando os habitantes que não possuem veículos individuais, dependentes do transporte coletivo.

Este objeto de estudo evidencia a consciência urbanística que existia no Brasil durante o Século XX. A transformação da paisagem natural para facilitar a vida da população e expansão urbana, principais objetivos desta avenida, acabou sendo parcial em relação às necessidades atendidas, visto que apenas os indivíduos motorizados foram privilegiados, enquanto que os pedestres e a própria paisagem local, agora com pouca vegetação e o córrego canalizado, foram gradativamente prejudicados. Isso ressalta a importância de entender a paisagem, desde seus conceitos, estudo da morfologia local e sua relação com a qualidade de vida urbana, para então buscar projetos que visem a apropriação do espaço pelas pessoas.

OBJETIVOS E METODOLOGIA

O objetivo deste trabalho é relacionar os estudos bibliográficos levantados sobre paisagem com a formação da Avenida Nações Unidas localizada em Bauru, no Estado de São Paulo, buscando compreender a opção pela preponderância do espaço urbano para o automóvel. Outro ponto abordado na análise é o conceito da atratividade, que vem contribuir para a compreensão do ambiente contemporâneo da avenida em questão.

Para o conhecimento da paisagem atual da Avenida Nações Unidas foram levantadas informações atuais e históricas deste espaço, através de bibliografias relacionadas, levantamento documental e cartográfico em arquivos de Bauru (que retratam sua formação e principais acontecimentos nas últimas décadas) e registros fotográficos realizados em visitas de campo.

A análise do material coletado, juntamente com o levantamento bibliográfico sobre a paisagem e a atratividade no meio urbano, possibilitaram traçar eixos de conexão entre a formação urbana e a busca pela melhoria de qualidade de vida nas cidades, a partir do ponto de vista do pedestre.

ANÁLISE E RESULTADOS

Contemplando a ideia de cidade enquanto paisagem, Celestini (2017, p.15) a define como um sistema mental de percepção que pretende organizar melhor este espaço, transformando seus cenários futuros e não a tratando apenas como projetos relacionados à natureza. A ideia de paisagem como um cenário natural não é mais aceita como antes (BESSE, 2014), mas a interligação do homem a este meio continua a permear seus conceitos.

Claramente, para Corajoud (2011), a natureza se faz conhecida pelo homem na experiência da paisagem onde este interferiu, comparando-a como uma forma de testemunho da interdependência que existe entre o mundo do homem e o natural: "sem a natureza morreríamos" (ASSUNTO, 2011, p.366). Serrão (2011, p.339) comenta que o filósofo Rosário

Assunto foi um dos pioneiros a destacar a importância de se manter uma relação continuada entre homem e natureza, sendo que ambos fazem parte e estão inseridos na paisagem.

A paisagem integra múltiplos elementos, sendo a Natureza parte de sua compreensão, indo além da caracterização de um espaço por ter sido modelada pela força do tempo. Nela, encontramos indícios que nos mostram o passado, o presente e até o futuro, consistindo na memória do espaço (ASSUNTO, 2011, p.350-351; CORAJOURD, 2011, p.217).

Toda paisagem é classificada por Besse (2014, p.30) como cultural, pois foi produzida com base nos valores que ela agora simboliza. É também um espaço social, visto que "ler a paisagem é perceber modos de organização do espaço" (BESSE, 2014, p.31). Essa representação cultural e social pode ser individual ou coletiva, garantindo uma identidade ao lugar.

As atividades humanas inscrevem-se no solo e o transformam. A paisagem não, por tanto, um simples conjunto de espaços organizados coletivamente pelos homens. É também uma sucessão de rastros, de pegadas que se superpõem no solo e constituem, por assim dizer, sua espessura tanto simbólica quanto material. (BESSE, 2014, p.33).

Ao observar um lugar, podemos entender melhor sua história e sociedade, compreendendo a cidade em uma nova profundidade; como Veras et al. (2017, p.14) descreve, a paisagem é um "campo de elaboração historiográfica". Assunto (2011, p.349) e Corajourd (2011, p.218-219) afirmam que os espaços dentro da cidade, como ruas e praças, estão inseridos na paisagem, mas não a definem. Isso porque mesmo os prédios, infraestruturas e as pessoas são partes importantes de sua composição. Corajourd (2011, p.215) compreende a paisagem como tudo existente no lugar onde o céu e a terra se encontram, ou seja, o horizonte.

É preciso alcançar os limites exteriores da cidade, reencontrar o horizonte e a materialidade do mundo para que a ideia manifesta de paisagem seja sentida. Por vezes, é verdade, a paisagem entra na cidade; quando a malha se alarga e o céu desce nela: a passagem do rio é disso o exemplo fecundo. (CORAJOURD, 2011, p.219).

É por meio do entendimento da paisagem que conseguimos intervir apropriadamente no local (REKER; PASTORE, 2013, p.199). Quando é vista como espaço simples da geometria, sem considerar sua história e importância social, o projeto se faz através das experiências particulares de quem a projeta, sobrepondo-se à identidade do lugar (CORAJOURD, 2011, p.218). Reker e Pastore (2013, p.199) retratam essa desconsideração da percepção da paisagem no projeto como um "divórcio" entre o desenvolvimento e a qualidade de vida.

O ambiente construído é responsável pelas oportunidades, ou falta delas, que seus usuários podem ter, assim como pela opressão que algumas características morfológicas podem exercer. A experiência do espaço vivido é relativa a percepção das sensações, todos os nossos sentidos são afetados pelo espaço (REKER; PASTORE, 2013, p.200). Isso significa que uma cidade pode ser inóspita aos seus habitantes se desconsiderá-los na hora de pensar o espaço urbano,

ocorrência provável visto que as tecnologias avançadas que temos na atualidade fabricam a ideia de que qualquer empecilho que poderíamos encontrar na natureza pode ser facilmente ignorado (CORAJOURD, 2011, p.223).

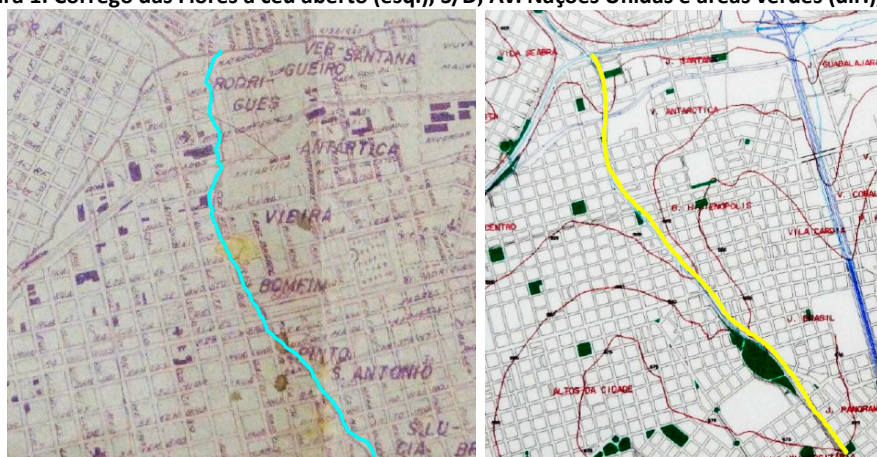
As cidades são vistas na Idade Média e até pelos gregos como um espaço libertador, neste ambiente os cidadãos não teriam as preocupações com a natureza (TUAN, 1980, p.172). Ao pensar uma cidade em qualquer período histórico ou localização, é impossível imaginá-la sem ruas, pois seu traçado está diretamente ligado a sua formação. É uma das bases para o espaço urbano, inicialmente pensado para os pedestres e animais (LAMAS, 2011, p.152).

Werf, Zweerink e Teeffelen (2015, p.36) consideram a cidade um centro de trocas, e dizem que a vibração que existia nas ruas foi modificada a partir dos anos de 1960 e 1970, com a preocupação que passou a existir com o trânsito. Para Tuan (1980, p.219), o automóvel é responsável por mudanças na relação do homem com o meio urbano. Uma das características dessa mudança foi o sentimento de orgulho que as grandes obras viárias traziam, acompanhadas por uma visão de mundo na qual quanto mais a paisagem era transformada, mais desenvolvida era a sociedade.

Os conceitos aqui reunidos nos conduzem então a observar a paisagem para interpretar o ambiente construído nas cidades, determinantes na vida de seus usuários. Ao estudar a paisagem, é possível estabelecer a história de um lugar e definir características para o espaço urbano, que devem se relacionar com seu local de inserção.

Observando o processo histórico da Avenida Nações Unidas, existem vários registros das transformações da paisagem decorrentes desta obra, algumas intencionais para o projeto, outras consequências previstas ou não. A Figura 1 apresenta dois mapas do centro de Bauru, obtidos no arquivo histórico do Núcleo de Pesquisa e História da Universidade do Sagrado Coração (NUPHIS-USC).

Figura 1: Córrego das Flores à céu aberto (esq.), S/D; Av. Nações Unidas e áreas verdes (dir.), S/D.



Fonte: NUPHIS. Editado pelas autoras.

No primeiro mapa, do início do século XX e anterior à década de 70, é possível perceber a malha urbana quadriculada ininterrupta, mesmo com a presença do Córrego das Flores à céu aberto

cortando a cidade. Essa passagem se dava por pontes de madeira, muitas vezes destruídas em decorrência de enchentes do córrego durante o período de chuvas. O segundo, provavelmente do início da década de 80, apresenta a Av. Nações Unidas completa em seu trecho entre o trevo da Rodovia Marechal Rondon e Av. Nuno de Assis, onde o curso d'água, já inteiramente canalizado, deságua no rio Bauru. As curvas de nível desse mapa nos permitem perceber que a região de fundo de vale recebe as águas de chuva da Bacia do Córrego das Flores. Esse fato, somado à intensa impermeabilização da bacia, vem resultado em alagamentos e enxurradas em praticamente todo o trecho da avenida sobre o córrego.

A obra, segundo Losnak (2004), foi iniciada na gestão de Nicola Avallone Júnior (1956-1959), inicialmente denominada de Avenida Marginal, com a pavimentação dos primeiros 500 metros. Alcides Franciscato (1969-1972) prolongou a avenida, agora já nomeada como Nações Unidas, da Av. Rodrigues Alves até 100 metros além da Av. Duque de Caxias. Luís Edmundo Coube (1973-1976) continuou as obras e o prefeito Oswaldo Sbeghen (1977-1982), engenheiro responsável pela obra na gestão anterior, finalizou a avenida até o trevo da Rodovia Marechal Rondon e a prosseguiu em direção ao Zoológico Municipal de Bauru. O trecho da avenida sob o viaduto da Fepasa foi finalizado posteriormente, em 1986, na gestão de Tuga Angerami (1983-1988). A Figura 2 mostra, à esquerda, a ponte de madeira da Rua Inconfidência sobre o Córrego das Flores (próximo ao viaduto da Fepasa). À direita, a fotografia atual no mesmo local, próximo ao Poupa Tempo.

Figura 2: Córrego das Flores na altura da R. Inconfidência (esq.), 1978; Av. Nações Unidas mesmo local (dir.), 2017



Fonte: Museu da Imagem e do Som (esq.); acervo das autoras (dir.), 2017.

"De fato, na cidade coexistem as heranças e os seus herdeiros: uma cidade narra a História do seu passado e do seu presente. E a partir daí, constrói, positivamente, o seu futuro" (JORGE, 2013, p.180). O tempo está diretamente relacionado com o espaço, como se um discurso histórico se criasse na paisagem através das diferentes formas e estilos que se mesclam harmoniosamente. O cenário da cidade nos mostra o que aconteceu anteriormente e isso influencia os acontecimentos atuais.

A obra da Av. Nações Unidas foi, durante as décadas de 70 e 80, frequentemente retratada em cartões postais (Figura 3, à esquerda) e calendários comerciais, mesmo com a via inacabada (Figura 3, à direita).

Figura 3: Cartão postal da Av. Nações Unidas (esq.), 1977. Calendário com trecho da mesma inacabada (dir.), 1987



Fonte: NUPHIS.

A evolução tecnológica mudou a cidade e seus usos. No espaço viário essa mudança é acentuada com a popularização dos automóveis, influenciando diretamente o papel das pessoas nas ruas e, por conseguinte, seu entorno. As adjacências das vias agora são vistas de dentro dos carros, e esse novo estilo de vida, influenciado pela velocidade dos transportes, gerou uma mudança na paisagem urbana, que passou a ser construída para ser vista em movimento (CARLOS, 2004, p.38).

Apesar de todas as mudanças de usos nas ruas, muitos edifícios que as compõem continuaram os mesmos, evidências da história e da paisagem que se formou ali ao longo dos anos. Conforme Jorge (2013, p.180), pode-se perceber na cidade a memória estampada como cenários. As ruas se mostram como elemento estruturador, que possibilitam o acesso a diferentes espaços, sendo também palco de ações públicas.

Uma das edificações mais marcantes na Av. Nações Unidas desde sua construção é o edifício Brasil Portugal, projetado pelo arquiteto português Fernando Ferreira de Pinho e construído entre 1958 e 1959. A obra modernista encontra-se atualmente tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (Codepac), e mantém seu uso como prédio residencial⁵. Nas Figuras 4 e 5 é possível perceber o destaque da edificação na paisagem local, servindo não só de ponto focal, como também marco permanente e significativo na história da Av. Nações Unidas e, portanto, da paisagem urbana de Bauru.

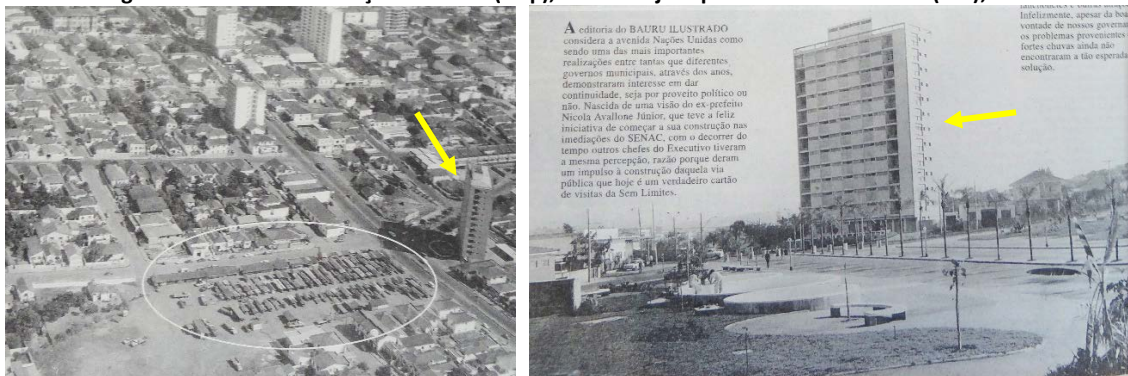
⁵ Informações obtidas no site do Jornal da Cidade, JCNET, publicado em 23 de abril de 2017. Disponível em: <<http://www.jcnet.com.br/Bairros/2017/04/edificio-brasil-portugal-historico-e-imponente.html>>. Acesso em out. 2017.

Figura 4: Córrego das Flores (esq.), S/D. Avenida Nações Unidas com vista do Ed. Brasil-Portugal (esq.), 1978



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

Figura 5: Feira livre na Praça do Líbano (esq.), 1971. Projeto para mesma finalizado (dir.), 1971



Fonte: Bauru Ilustrado, set. 1997.

A Figura 5 ainda mostra outro resultado importante na transformação do uso do espaço: na imagem à esquerda encontra-se circulado um lugar apropriado pelas pessoas para realização de uma feira livre permanente, no cruzamento da Av. Nações Unidas com a Av. Rodrigues Alves. Pouco tempo depois, dentre as várias reformas urbanas, este local foi remodelado e inaugurado como Praça República do Líbano (Figura 5 à direita), homenageando a comunidade libanesa bauruense na gestão do prefeito Alcides Franciscato, inaugurada em 1971, com projeto do arquiteto Jurandy Bueno Filho.

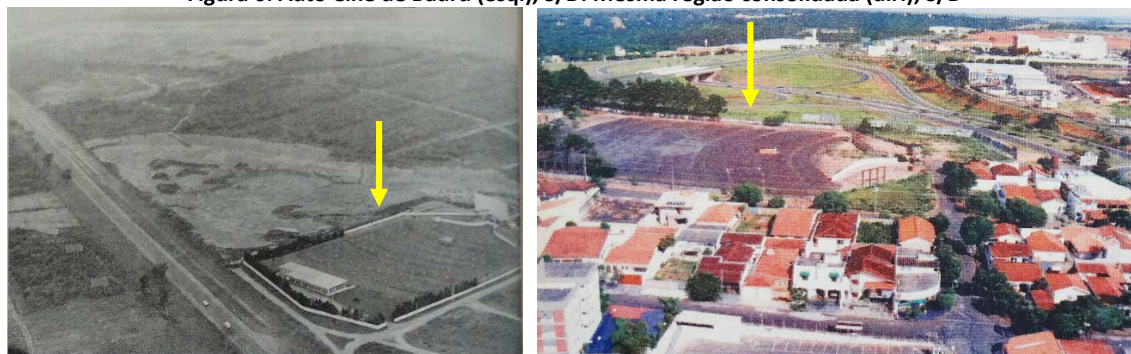
A localização dessa praça na região central de Bauru, somada à arborização introduzida e bancos para descanso, atraiu restaurantes e lanchonetes⁶. Até hoje seu uso é constante, mas os alagamentos no local são um problema frequente, pois danificam o espaço. Outra atração para a população localizada na Av. Nações Unidas – além do Parque das Nações (hoje conhecido como Parque Vitória Régia) inaugurado em 1978 (LOSNAK, 2004, p.173) junto às obras da via,

⁶ Segundo a matéria do Bauru Ilustrado, p.10, set. 1997. Disponível para consulta no Museu Histórico Municipal de Bauru.

na gestão do Prefeito Oswaldo Sbeghen e também projeto de Jurandyr Bueno Filho – era o Auto Cine, um cinema *drive in* que atraía usuários de toda a região de Bauru. Localizava-se onde atualmente encontra-se a loja de departamentos Havan Bauru (inaugurada em 2011), e permaneceu ativo entre as décadas de 70 e 80.

A Figura 6 mostra o desenvolvimento da zona Sul nos arredores do Auto Cine, com a Av. Nações Unidas finalizada neste trecho, loteada, mas ainda não ocupada (à esquerda) e alguns anos depois, arborizada e construída (à direita). Losnak (2004, p.135) explica que durante as décadas de 50 e 60, os loteamentos passaram a ser vistos como fonte de renda, muitas vezes sendo localizados fora da zona urbana, sendo incorporados muitos anos depois. O autor ainda comenta que no início da década de 90, toda esta região Sul de Bauru próxima ao trevo da Rodovia Marechal Rondon já estava ocupada, incluindo o primeiro Shopping Center da cidade.

Figura 6: Auto Cine de Bauru (esq.), S/D. Mesma região consolidada (dir.), S/D



Fonte: Bauru Ilustrado. Mai.1997.

O entorno viário é mais próximo do imaginário da população do que o espaço urbano como um todo. Tuan (1980, p.222) diz que a rua e a cidade são as escalas opostas identificadas pelas pessoas, visto que as vias são espaços presente no cotidiano da população. Lamas (2011, p.152) define a escala da rua como sendo uma dimensão setorial, onde os elementos morfológicos identificados são: os edifícios (suas fachadas), o traçado em si, o desenho do solo, o mobiliário e a vegetação.

Clos (2015, p.08) identifica as ruas como definidoras do caráter de uma cidade, e junto com os espaços públicos, elas contribuem para a construção da cultura, política e economia de uma sociedade, desempenhando um papel crítico. Para que o ambiente urbano tenha qualidade de vida, é importante pensá-lo na escala humana, visto que "a visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente" (GEHL, 2015, p.06).

Há certos elementos que caracterizam positivamente os espaços das ruas. "Com iluminação incrementada, mobiliário urbano, novas árvores e detalhes artísticos intimistas no pavimento, é um prazer caminhar pelo espaço físico e experienciá-lo" (KARSSENBERG et al., 2016, p.137). Esse é um trecho da entrevista com Kris Opbroek, gerente de projeto do Programa Ruas Maravilhosas, sobre o estudo de caso da Valencia Street que destacou que todas as oportunidades devem ser aproveitadas para que as mudanças ocorram.

Uma rua com uma paisagem significativa é capaz de atrair as pessoas para atividades ao ar livre, como caminhar ou andar de bicicleta, usufruindo do espaço. Seu uso é crucial para o desenvolvimento de um ambiente urbano ecologicamente correto. Ao utilizá-la como pedestres ou ciclistas, as pessoas optam por substituir o automóvel individual, reduzindo ruídos de trânsito e a poluição, o que para Gehl (2015, p.07) seria um item expressivo nas políticas de sustentabilidade.

A paisagem da Av. Nações Unidas varia conforme o trecho urbano onde se insere. Na Figura 7, é possível perceber um extenso trecho da via sem ciclovia ou ciclo faixa, arborização, faixa de pedestres e espaço satisfatório de calçada, na qual os passantes precisam desviar de postes, pontos de ônibus, radares de trânsito e lixeiras das residências.

Figura 7: Av. Nações Unidas, vista do viaduto da Av. Duque de Caxias, 2017.



Fonte: Acervo das autoras, 2017.

Esse tipo de paisagem da rua não é atrativo para as pessoas, mesmo estando próximo um dos principais parques da cidade, o Vitória Régia. A avenida deveria ter mais elementos que convidassem os pedestres a circular, não optando pelo automóvel que priva o observador de apreciar o espaço onde vive. Um lugar onde não circulam muitas pessoas, como acontece sob o viaduto da Av. Duque de Caxias, gera um sentimento de insegurança, resultando em progressivo abandono do espaço.

Knuijt (2015, p.86) vê como principal desafio para o espaço público a sua atratividade, ou seja, aquilo que atrai as pessoas a permanecer neste local. *Placemaking* é uma atividade que visa a "criação de lugares", utilizando de instrumentos que tornam um espaço mais atrativo para as pessoas; neste caso, não se trata do desenho urbano, mas da promoção de atividades, conexões

e destinações possíveis (KENT; MADDEN, 2015, p.26). Observando a morfologia local, uma tendência para aumentar a área de circulação e permanência de pessoas é a criação de espaços compartilhados, o chamado *shared space* (Figura 8), que prioriza o pedestre sem eliminar a circulação de veículos, constituindo uma forma de uso mais harmoniosa (KNUIJT, 2015, p.87). Essa seria uma estratégia efetiva para manter viva a rua, como ressalta Speck (2016, p.98) ao estudar a caminhabilidade. Segundo o autor, excluir completamente os automóveis de uma área seria ao mesmo que condená-la.

Figura 8: Via de uso múltiplo, Drachten (Netherlands)



Fonte: <http://www.urbancincy.com/2014/07/how-to-reimagine-our-streets-around-the-concept-of-shared-space/>

Esse exemplo de vias de múltiplo uso pode não ser o mais adequado à uma via de fluxo rápido como é o objeto de estudo atualmente, mas as ruas vicinais poderiam ter esse papel de integração entre as pessoas e os automóveis, mesclando comércio e permanência. Outro sistema sustentável é a criação de parques lineares ao longo de avenidas, e no caso da Av. Nações Unidas, poderia ser integrado à uma revitalização do Córrego das Flores, desde que a população consentisse na redução de faixas de trânsito em alguns trechos. Junto a um processo de não-impermeabilização da bacia e aumento de áreas verdes, essa medida teria grande impacto na mitigação dos alagamentos do local. Poderia ainda conectar outros espaços de permanência na avenida, como a Praça República do Líbano, o Parque Vitória Régia e a Praça da Paz, lugar de encontro muito utilizado pelos moradores principalmente à noite, com a presença de diversos *foodtrucks*, vendedores ambulantes e bancos para descanso, provando que quando há atratividade, as pessoas passam a se apropriar do lugar.

Quando um espaço detém qualidades e aspectos atrativos, as pessoas passam a ocupá-lo de forma prazerosa, ao contrário de ser apenas um lugar de passagem necessário no cotidiano (GEHL, 2015, p.19). Mesmo as vias que não foram planejadas priorizando os pedestres e ciclistas,

podem ainda proporcionar uma qualidade de vida desejável através de intervenções paisagísticas e urbanas posteriores.

CONCLUSÃO

Como resultado de anos de planejamento privilegiando o automóvel como principal meio de locomoção, encontramos atualmente muitos espaços que intimidam o pedestre, tornando a permanência opcional no espaço público algo indesejável. Esse tipo de priorização é marcante em vias como a Avenida Nações Unidas, formada em décadas nas quais este modelo de desenho urbano era associado ao progresso.

No entanto, o projeto deve considerar o território e seus ocupantes para gerar oportunidades positivas no espaço urbano. Ao longo dos anos, o comportamento das pessoas foi se modificando concomitantemente às transformações decorrentes da urbanização. Assim como a popularização dos carros exigiu novas formas urbanas, também gerou problemas ambientais e de segurança nas cidades contemporâneas provocando, a necessidade de busca de novas perspectivas projetuais.

Ao longo da avenida aqui estudada, existem espaços de lazer onde as pessoas costumam frequentar que poderiam estar interligados ao longo da via, por meio de praças, parques e arborização das ruas, fazendo com que toda a sua extensão priorize a escala humana no lugar de priorizar a velocidade dos automóveis. Outro problema que poderia ser mitigado através de projetos paisagísticos em confluência com a gestão da bacia hidrográfica são os frequentes alagamentos ao longo do trecho construído sobre o córrego canalizado, restabelecendo o curso d'água como um elemento integrador da paisagem.

Assim, observando a cidade como uma paisagem, o projeto não deve tratar o lugar como parte de uma tela em branco, mas composto por sua história, cultura, relações e expressões que lhe dão um caráter único. Partindo deste princípio, os planos e projetos poderiam aumentar a qualidade urbana, tornando a cidade mais sustentável, funcional e atrativa para o uso público.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSUNTO, R. A paisagem e a estética. In: SERRÃO, A. V. S. (Coord.). **Filosofia da paisagem: Uma Antologia**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2011. p.341-375.

BESSE, J.M. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.

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

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

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

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

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

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

JORGE, J. D. G. O tempo da cidade. In: SERRÃO, A. V. S. (coord.). **Filosofia e arquitectura da paisagem: intervenções**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p.179-185.

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

KENT, F.; MADDEN, K. Rua como lugares. In: KARSENBERG, H. et al. (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. 2. ed. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do RS, 2015. v. 2. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 28 set. 2016. p.26-28.

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

LOSNAK, C. J. **Polifonia urbana: imagens e representações – Bauru 1950-1980**. Bauru, SP: EUDUSC, 2004.

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

SERRÃO, A. V. Paisagem, Permanência e Instabilidade em movimentos de um tempo impossível. In: SERRÃO, A. V. S. (Coord.). **Filosofia e arquitectura da paisagem: intervenções**. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p.105-109.

TUCCI, C. E. M. Águas urbanas. In: **Estudos avançados**, São Paulo, v.22, n.63, 2008.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL, 1980.

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

SPECK, J. **Cidade caminhável**. Editora Perspectiva SA, 2016.

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