

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO - UNISAGRADO

CAROLINE MORAES COLOMBO

APLICAÇÃO DA GENTILEZA URBANA NO CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO
CORAÇÃO - UNISAGRADO

BAURU
2022

CAROLINE MORAES COLOMBO

APLICAÇÃO DA GENTILEZA URBANA NO CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO
CORAÇÃO - UNISAGRADO

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Centro de Ciências Exatas e Aplicadas como parte dos requisitos para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo - Centro Universitário Sagrado Coração.

Orientador: Prof. Me. Eraldo Francisco da Rocha

BAURU
2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com
ISBD

C718a

Colombo, Caroline Moraes

Aplicação da gentileza urbana no Centro Universitário Sagrado
Coração - UNISAGRADO / Caroline Moraes Colombo. -- 2022.
92f. : il.

Orientador: Prof. M.e Eraldo Rocha

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e
Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração -
UNISAGRADO - Bauru - SP

1. Gentileza. 2. Urbanização. 3. Inclusão. 4. Qualidade de vida.
5. Bauru. I. Rocha, Eraldo. II. Título.

CAROLINE MORAES COLOMBO

APLICAÇÃO DA GENTILEZA URBANA NO CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO
CORAÇÃO - UNISAGRADO

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Centro de Ciências Exatas
e Sociais Aplicadas como parte dos
requisitos para obtenção do título de
bacharel em Arquitetura e Urbanismo sob
orientação da Prof. Me. Eraldo Francisco
da Rocha

Aprovado em: ____/____/____.

Banca Examinadora:

Prof. Me. Eraldo Rocha (Orientador)
Centro Universitário Sagrado Coração

Prof.^a M.^a Tatiana Ribeiro de Carvalho
Centro Universitário Sagrado Coração

Convidado

AGRADECIMENTOS

Esta fase da minha vida é muito especial e não posso deixar de agradecer primeiramente a Deus por toda força, saúde e coragem que me proporcionou para chegar até aqui.

Agradeço imensamente aos meus pais, Gilmar e Márcia, que são a razão do meu viver e que nunca mediram esforços para me proporcionar um ensino de qualidade durante todo o meu período acadêmico. Aos meus amigos Veridiana, Larissa, Ana Laura, Tatiane, Isabella, Miguel, Elbert e Caio, que me incentivaram nos momentos difíceis, me apoiaram e me ajudaram durante o decorrer do curso.

Ao professor Eraldo, por ter sido meu orientador e ter desempenhado tal função com dedicação e atenção e ao professor Roberval por ser minha inspiração desde o momento em que pisei no Unisagrado.

A todos que participaram, direta ou indiretamente do desenvolvimento deste trabalho de pesquisa, enriquecendo o meu processo de aprendizado. Às pessoas com quem convivi ao longo desses cinco anos de curso, que me incentivaram e que certamente tiveram impacto na minha formação. A todas as pessoas que não mencionei eu quero deixar bem claro que não estão esquecidas: se me tocaram de algum modo podem ter certeza de que agradeço com toda intensidade.

Por fim quero agradecer a mim, que mesmo com todas as dificuldades durante todo período de curso e principalmente agora, consegui me superar e me dedicar da melhor forma possível. Coursar arquitetura não era uma certeza, mas sem dúvidas foi a escolha mais certa que fiz na vida.

Obrigada!

“Não se trata, portanto, de inventar uma nova cidade, mas de deixar evidente aquela que já existe e não se vê”.

Paulo Mendes da Rocha

RESUMO

O cenário em que a cidade se encontra hoje, poderia e deveria ser mais favorável, entretanto os moradores dos municípios se esquecem que eles podem e devem exigir que essa condição seja melhorada no que já está edificado e planejado urbanamente, e levada em consideração nas futuras edificações e desenhos urbanos. Porém, infelizmente, com a correria do dia a dia as pessoas atravessam a cidade, muitas vezes sem perceberem que essa paisagem está adoecida. Visto isso, o presente trabalho tem como objetivo disseminar o que é a gentileza urbana, e como ela pode ser facilmente aplicada nas diversas escalas, em qualquer cidade existente, com a obrigação de ser inclusiva para qualquer habitante, levando em consideração a ideia de que a cidade é um lugar para todos, portanto ela tem a responsabilidade social de fornecer as mesmas estruturas para todas as pessoas igualmente. Neste caso, o conceito de gentileza urbana foi inicialmente aplicado em um edifício residencial e depois no Centro Universitário do Sagrado Coração. As intervenções estarão presentes nas redondezas do Centro Universitário, que é onde a gentileza urbana atua: entre os limites do público e privado. Portanto, o conceito inicial foi escolher uma área na cidade de Bauru que está atualmente se expandindo para que os outros empreendimentos se espelhem e propaguem também a gentileza urbana nos seus arredores. Posteriormente a área de intervenção foi trocada com o intuito de abranger e expandir ainda mais os conceitos da gentileza urbana, uma vez que quando uma pessoa se beneficia com uma gentileza a sociedade inteira se beneficia também e consequentemente a cidade, formando assim um círculo virtuoso.

Palavras-chave: Gentileza; Urbanização; Inclusão; Qualidade de vida; Bauru.

ABSTRACT

The scenario in which the city finds itself today could and should be more favorable. However, the residents of the municipalities forget that they can and should demand that this condition be improved in what is already built, and taken into account in future buildings and urban designs. However, unfortunately, with the rush of everyday life, people cross the city, often without realizing that this scenario is not ideal. Given this, the present work aims to disseminate what urban kindness is, and how it can be easily applied at different scales, in any existing city, with the obligation to be inclusive for any inhabitant. Most importantly, taking into account the idea that the city is a place for everyone, so it has a social responsibility to provide the same structures for all people, equally. In this case, the concept of urban kindness was initially applied in a residential building and later in the Centro Universitário do Sagrado Coração. The interventions will be present in the vicinity of the University Center, which is where it operates: between the limits of public and private. Therefore, the initial concept was to choose an area in the city of Bauru that is currently expanding so that other developments can mirror and also spread urban kindness in its surroundings. Later, the area of intervention was changed in order to cover and expand even more the concepts of urban kindness, because when a person benefits from kindness, the whole society benefits as well, and consequently the city, thus forming a virtuous circle.

Keywords: Kindness; Urbanization; Inclusion; Quality of Life; Bauru.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Tabela do IBGE sobre a população nos censos demográficos.	14
Figura 2 – Pirâmide do Louvre em Paris, França	17
Figura 3 – Manifestação na praça Zócalo, Cidade do México, México	19
Figura 4 – Manifestantes a caminho de Riad El Solh em Beirute, Líbano.	20
Figura 5 – Praça carente de mobiliários urbanos	23
Figura 6 – Praça com os conceitos de equipamentos e mobiliários urbanos aplicados	23
Figura 7 – Transeuntes utilizando a faixa de pedestres enquanto os carros aguardam o sinal abrir.....	24
Figura 8 – Mural do artista Eduardo Kobra situado na Avenida Rebouças em São Paulo, SP	26
Figura 9 – Primeiro festival de Lambe-lambe em Macaíba, Rio Grande do Norte.	27
Figura 10 – Cruzamento da Rua João Alfredo, em Porto Alegre.....	28
Figura 11 – Calçada com piso danificado pelas raízes da árvore.....	29
Figura 12 – Letreiro de Bauru localizado em frente à Praça Portugal	30
Figura 13 – Grafite localizado no viaduto das Nações Unidas, em Bauru	31
Figura 14 – Congestionamento na rua Saint Martin com Primeiro de Agosto, no Centro, sentido Norte-Sul em Bauru	33
Figura 15 – Porte-cochère do Edifício Copacabana	34
Figura 16 – Alça de embarque e desembarque no Boulevard Shopping Bauru	34
Figura 17 – Visão serial segundo os conceitos de Gordon Cullen.....	36
Figura 18 – Alagamento que interditou a Avenida Nações Unidas.....	37
Figura 19 – Parque Vitória Régia em Bauru	38
Figura 20 - Paineis de Oscar Niemeyer na Avenida Paulista, São Paulo.....	39
Figura 21 – Prêmio de Gentileza Urbana entregue no estado de Minas Gerais	41
Figura 22 – Cartaz em comemoração ao dia da gentileza urbana na cidade de São Paulo, Brasil.....	42
Figura 23 – Vista panorâmica do Sky Garden, Londres.	44
Figura 24 – Vista interna Sky Garden, Londres.	44

Figura 25 – Antes e depois da revitalização do córrego de Cheonggyecheon.	46
Figura 26 – Córrego de Cheonggyecheon após sua revitalização	47
Figura 27 – MASP (Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand)	49
Figura 28 – Elevação MASP	50
Figura 29 – Interação e tráfego de pessoas no MASP	50
Figura 30 – Feira de antiguidades no MASP	51
Figura 31 – Casa das Rosas em 1940.....	52
Figura 32 – Imagens internas da Casa das Rosas	53
Figura 33 – Jardim Casa das Rosas.....	53
Figura 34 – Parque público Superkilen, Dinamarca.....	55
Figura 35 – Parque urbano Superkilen, Copenhague.....	56
Figura 36 – Referencias culturais representadas em Superkilen.....	57
Figura 37 – Estrada de ferro: Bauru (SP) - 1957	59
Figura 38 – Cidade de Bauru no interior de São Paulo	60
Figura 39 – Mapa das principais avenidas e rodovias de Bauru.....	61
Figura 40 – Terreno e entorno atual	61
Figura 41 – Mapa mental de setorização da área inicial	62
Figura 42 – Programa de necessidades inicial.....	63
Figura 43 – Programa de necessidades atual.....	64
Figura 44 – Implantação inicial.....	66
Figura 45 – Baía de desaceleração	67
Figura 46 – Imagem volumétrica da baía de desaceleração	67
Figura 47 – Marquise.....	68
Figura 48 – Imagem volumétrica da marquise	68
Figura 49 – Pontos de ônibus.....	69
Figura 50 – Imagem volumétrica dos pontos de ônibus.....	69
Figura 51 – Arte urbana aplicada nas empenas	70
Figura 52 – Imagem volumétrica das empenas.....	70
Figura 53 – Praça pública	71
Figura 54 – Imagem volumétrica da praça pública.....	71
Figura 55 – Galerias comerciais.....	72
Figura 56 – Imagem volumétrica das galerias comerciais.....	72

Figura 57 - Pista de skate.....	73
Figura 58 - Imagem volumétrica da pista de skate.....	73
Figura 59 - Espaço para feiras.....	74
Figura 60 - Imagem volumétrica do espaço para feiras.....	74
Figura 61 - Espaço pet.....	75
Figura 62 - Imagem volumétrica do espaço pet.....	75
Figura 63 - Implantação geral antes da intervenção	76
Figura 64 - Implantação geral após a intervenção.....	77
Figura 65 - Primeiro ponto focal.....	79
Figura 66 - Segundo ponto focal.....	81
Figura 67 - Terceiro ponto focal.....	83

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	JUSTIFICATIVA.....	13
3	OBJETIVOS.....	14
3.1	Objetivo Geral.....	14
3.2	Objetivos Específicos	14
4	METODOLOGIA	15
5	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
5.1	Espaços públicos e privados	16
5.2	Espaços públicos.....	17
5.3	Espaços privados	20
5.4	Integração de espaços públicos e privados.....	20
5.5	Mobiliários e equipamentos urbanos	21
5.6	Arte Urbana	24
5.7	Urbanismo Tático	26
5.8	Gentileza na Escala do Pedestre	28
5.9	Gentileza na Escala do Carro.....	30
5.10	Gentileza na Escala da Paisagem Urbana	34
5.11	Gentileza Urbana.....	38
6	OBRAS CORRELATAS.....	42
6.1	Sky Garden - Londres, Inglaterra	42
6.2	Córrego de Cheonggyecheon - Seul, Coreia do Sul.....	44
6.3	MASP – São Paulo, Brasil.....	46
6.4	Casa das Rosas – São Paulo, Brasil.....	51
6.5	PARQUE PÚBLICO SUPERKILEN - COPENHAGEN, DINAMARCA	53
7	LOCAL DE INTERVENÇÃO	58
7.1.1	Análise da área.....	61
8	CONCEPÇÃO PROJETUAL	62
8.1	Programa de Necessidades	63
8.2	Plano de Massas	66
8.3	Pontos Focais.....	78
9	CONSIDERAÇÕES FINAIS	85

1 INTRODUÇÃO

A gentileza urbana é para a arquitetura, segundo a definição de França (2016), fruto de ações que beneficiam a cidade e o paisagismo visando o espaço público como foco principal de trabalho.

O presente trabalho tem como intuito auxiliar o leitor na compreensão de que atualmente a grande maioria dos espaços não atinge seu potencial máximo e esse fato passa despercebido pela população. Juntamente com isso, a intenção de permitir a visualização de como seria um espaço gentilmente conduzido, beneficiando a todos, pessoas e cidades, tanto em espaços públicos como privados.







Nesse sentido, a propagação dos conceitos de gentileza urbana em seus diversos tipos e escalas, foi usada como norte para guiar a pesquisa. Com isso serão expostos e analisados os significados e as consequências positivas que a gentileza urbana pode trazer para o bom convívio social, além de pontuar que ao aplicá-la em alguma edificação, independentemente da escala, o espaço em questão atingirá seu aproveitamento máximo.

A pesquisa trata-se da aplicação da gentileza no Centro Universitário do Sagrado Coração, mas inicialmente foi aplicada em um edifício residencial, portanto, foram realizados estudos e o trabalho foi dividido em 9 capítulos, os capítulos 1, 2, 3 e 4 possuem a função de introduzir e apresentar o tema, o capítulo 5 apresenta os conceitos fundamentais visando o pleno entendimento das relações necessárias para se ter o exercício da gentileza urbana, bem como os tipos de gentilezas urbanas que são viáveis para o entorno dessas edificações em questão. O capítulo 6 apresenta as obras que se correlacionam com o tema e logo em seguida, no capítulo 7 será apresentada a análise da área de intervenção e após isso, no capítulo 8, a proposta projetual sendo por fim completada com o capítulo 9, as considerações finais.

2 JUSTIFICATIVA

Segundo o IBGE (2015) na década de 60 existiam aproximadamente 32 milhões de pessoas vivendo na região urbana do Brasil contra 38 milhões vivendo na região rural. Passados 50 anos, em 2010 existiam um total de aproximadamente 160 milhões de pessoas residindo na região urbana contra 29 milhões presentes na região rural. Esse dado é representado pela figura 1.

Figura 1 – Tabela do IBGE sobre a população nos censos demográficos.

Região	Grandes Regiões e Unidades da Federação	1960 ¹ Urbana	1960 ¹ Rural	1970 ¹ Urbana	1970 ¹ Rural	1980 ¹ Urbana	1980 ¹ Rural	1991 ² Urbana	1991 ² Rural	2000 ² Urbana	2000 ² Rural	2010 ² Urbana	2010 ² Rural
	BRASIL	32.004.817	38.987.526	52.904.744	41.603.839	82.013.375	39.137.198	110.875.826	36.041.633	137.755.550	31.835.143	160.925.792	29.830.007
	Região Norte	1.041.213	1.888.792	1.784.223	2.404.090	3.398.897	3.368.352	5.931.567	4.325.699	9.002.962	3.890.599	11.664.509	4.199.945
	Região Nordeste	7.680.681	14.748.192	11.980.937	16.694.173	17.959.640	17.459.516	25.753.355	16.716.870	32.929.318	14.763.935	38.821.246	14.260.704
	Região Sudeste	17.818.649	13.244.329	29.347.170	10.984.799	43.550.664	9.029.863	55.149.437	7.511.263	65.441.516	6.855.835	74.696.178	5.668.232
	Região Sul	4.469.103	7.423.004	7.434.196	9.249.355	12.153.971	7.226.155	16.392.710	5.724.316	20.306.542	4.783.241	23.260.896	4.125.995
	Região Centro-Oeste	995.171	1.683.209	2.358.218	2.271.422	4.950.203	2.053.312	7.648.757	1.763.485	10.075.212	1.541.533	12.482.963	1.575.131

Fonte: IBGE, Censo (2010).

Com o passar dos anos essa relação entre pessoas no campo e nas cidades só aumentou e conforme descreve Aires (2021) isso ocorre por conta do êxodo rural, que é justamente esse acontecimento de ir do campo para cidade, em busca de uma melhor qualidade de vida, porém, nesse processo, existem alguns pontos negativos, em específico o crescimento desordenado da cidade, foco desta pesquisa. Portanto, se não há nem um planejamento adequado para o crescimento da cidade, também não há a intenção de projetar espaços em função de melhorar a qualidade de vida do transeunte.

Nesse sentido é possível afirmar que a gentileza urbana se apresenta com a função de mostrar que a qualidade dos espaços está diretamente ligada com a qualidade de vida da população. Quando não há gentileza urbana, não há um bom aproveitamento do espaço e assim todos saem perdendo como cidade e como sociedade.

3 OBJETIVOS

A fim de guiar a pesquisa e direcionar uma proposta projetual ao final desse estudo foram estabelecidos os seguintes objetivos gerais e específicos.

3.1 Objetivo Geral

Esta pesquisa tem como objetivo desenvolver intervenções em pontos específicos no Centro Universitário do Sagrado Coração, na cidade de Bauru, São Paulo. Considerando os princípios da gentileza urbana, objetivando a melhoria da qualidade de vida dos transeuntes e contribuir para a cidade.

3.2 Objetivos Específicos

1. Atendimento adequado às necessidades e principais problemas relativos à estrutura física e entorno do Centro Universitário do Sagrado Coração;
2. Estruturação das intervenções em um local extremamente tradicional para a cidade. O local foi escolhido para tal por conta do impacto que o mesmo causa na cidade e principalmente nos seus arredores, já que o Centro Universitário possui mais de 67 anos de trabalho em prol da Educação;
3. Revitalização dos espaços públicos priorizando o transeunte, porém considerando também os carros que constituem uma questão fundamental no Centro Universitário e também na cidade;
4. Desenvolvimento de diferentes escalas da gentileza urbana, visando o pedestre, o carro e a paisagem.

4 METODOLOGIA

O presente trabalho se baseia no levantamento bibliográfico a partir da pesquisa de artigos em meio eletrônico e de livros, se trata de uma pesquisa exploratória, como aponta Tumelero (2019), esse tipo de pesquisa tem como objetivo explorar o tema e fazer com que o leitor se sinta habituado com o problema citado. No caso desta pesquisa em questão, o problema apresentado é a desvalorização da cidade e a falta de espaços planejados para o benefício público das pessoas, nesse contexto, ao longo do desenvolvimento do trabalho é apresentado os problemas decorrentes desta perda que não é apenas social, isso é, não são apenas as pessoas que perdem com a falta de gentileza urbana, mas sim a paisagem e funcionalidade da cidade como um todo.

Foi realizada a análise de obras correlatas que serão de extrema importância para a referência do desenvolvimento do projeto, essas serão pesquisadas por meios eletrônicos. Além disso, dispõe do estudo das leis e normas municipais para a elaboração do projeto tanto quanto a realização de uma pesquisa bibliográfica e iconográfica.

5 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

5.1 Espaços públicos e privados

Define-se “espaço” como “extensão tridimensional ilimitada ou infinitamente grande, que contém todos os seres e coisas e é campo de todos os eventos.”. (ESPAÇO, 2022).

Na arquitetura, o espaço se qualifica como é algo tridimensional. Moreira (2017) diz que esse espaço tridimensional é infinito para todas as direções, ou seja, ele possui uma profundidade, uma altura e uma largura. Um exemplo disso são as pirâmides conforme apresentado na (figura 2), que possuem as três dimensões necessárias para configurar um espaço.

Figura 2 – Pirâmide do Louvre em Paris, França



Fonte: ArchDaily (2016)

Um espaço pode ser definido como sendo público ou privado, de acordo com Moura (2020), um espaço público é um local administrado pelo governo, onde qualquer indivíduo pode transitar sem restrição alguma e sem custo, onde todos possuem o mesmo direito de uso, independentemente das classes sociais. Já o espaço privado é um lugar restrito que pertence a alguém, seria um local onde o metro quadrado é pago por uma pessoa ou uma empresa, e essas ditam como esse espaço vai se comportar e quem poderá utilizar dele. Assim,

Os conceitos de "público" e "privado" podem ser interpretados como a tradução em termos espaciais de "coletivo" e "individual". Num sentido mais absoluto, podemos dizer: pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente. Privada é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa, que tem a responsabilidade de mantê-la. (HERTZBERGER, 1991, p. 12)

Nas palavras de Zevi (1948), as quatro fachadas de um edifício são apenas uma caixa e dentro dela se situa a joia arquitetônica, ou seja, o espaço. O autor afirma que espaço e vazio são a mesma coisa e que ambos são os protagonistas da arquitetura. Deste modo conclui-se que espaço não se limita a barreira imaginária que define um lote, ou toda extensão que o piso de um lugar toca, por exemplo.

5.2 Espaços públicos

De acordo com Harrouk (2020), espaço público é um local que não pertence a ninguém e pertence a todo mundo ao mesmo tempo. Isso porque esse espaço não possui um dono, mas qualquer pessoa pode usufruir dele. A manutenção desses lugares é de responsabilidade do governo estadual, federal ou dos municípios, sendo assim todos desfrutam igualmente e sem restrições ou taxas. Nesse contexto,

[...] historicamente, espaços públicos operam como uma importante ferramenta de transformação social. Em momentos como esse, enquanto ainda precisamos “ir às ruas” para lutar por nossos direitos, para nos fazer ouvir e sermos vistos, os espaços públicos finalmente voltam a estar no centro das atenções – lançando uma nova luz sobre o seu importante papel na construção da identidade coletiva e como ferramenta de expressão social. (HARROUK, 2020, n.p.).

Indovina (2002), afirma que o espaço público, independente da época, é o iniciador da cidade. É ele que dita a própria cidade e o rumo que ela tomará. Calliari (2014), compreende que os espaços públicos são o que a sociedade possui e sempre possuiu para exercer seu ato de manifestar fisicamente seus interesses.

Pallamin (2005, p. 57), em consonância, complementa o pensamento entendendo espaço público, “não como entidade pré-construída, mas espaço de confrontação, em movimento constante de constituição, em que distintos valores, projetos da vida social são efetivamente expostos”, ou seja, é o lugar certo para a sociedade lutar pelos seus direitos, como mostra a manifestação pacífica que está ocorrendo na figura 3.

Figura 3 – Manifestação na praça Zócalo, Cidade do México, México



Fonte: ArchDaily (2020)

Para Harrouk (2020), os países que usam um regime autoritário e que oprimem sua população, enxergam os espaços públicos como algo perigoso, uma vez que esses locais são os únicos pontos que a população possui para se expressar. Então, muitas vezes, eles acabam sendo fechados ou proibidos com a finalidade de calar a população.

O Líbano é um forte exemplo de um país onde praticamente não possui locais para expressões sociais. Segundo dados da ON-Habitat, espaços públicos representam apenas 0,5% da área da maior cidade e capital do Líbano, Beirute. Em 2019 esse fato mudou, as pessoas ocuparam as ruas, como mostra na figura 4, em busca de liberdade de expressão. De acordo com Craveiro (2020), nas ruas de Beirute se ouvia os gritos de revolta. “Nosso governo não é nosso governo!”; “Revolução, revolução!”; “As pessoas querem a queda do regime!”; e “Ninguém está do nosso lado!”. Esse fator, teve o espaço público como peça principal, foi fundamental para o país, porque desde então as pessoas entenderam que possuem o direito de reivindicar quando não concordam com alguma atitude do governo.

Figura 4 – Manifestantes a caminho de Riad El Solh em Beirute, Líbano.



Fonte: ArchDaily (2020)

Portanto, o espaço público está diretamente ligado aos interesses da população, pois é lá que a população geralmente se reúne quando precisa de um lugar de fala, também é neste local que ocorre a vivência urbana e o lazer de toda e qualquer pessoa, sem distinções sociais.

Espaço público é democracia. Ele representa nosso direito de ir e vir, nossa liberdade de expressão e, o que é mais importante, são o nosso primeiro contato com aquilo que chamamos de cidade. Espaços públicos não são meros reflexos do tecido urbano, são um retrato das influências culturais, econômicas e políticas que constroem a nossa sociedade e portanto, nos permitem estar em contato constante com a diversidade. (HARROUK, 2020, n.p.).

Nas palavras de Bezerra e Junior (2020), esses espaços podem parecer não ter tanta importância porque quando eles não estão sendo ocupados pelas pessoas, podem ser associados a um vazio urbano, julgado erroneamente como algo possivelmente descartável. Porém, diferentemente do espaço privado, estes criam nos frequentadores um sentimento de eles pertencem a cidade, que são parte de uma comunidade, uma vez que é possível ter contato com o próximo e ao mesmo tempo com o ambiente urbano em que se está inserido.

5.3 Espaços privados

A definição que Puime (2014), usa para os espaços privados é que esses são um sinônimo de propriedade privada, ou seja, algo que pertence a alguma pessoa ou empresa, é obrigação dessas pessoas e empresas manterem e preservarem seus espaços.

Os espaços privados são aqueles ocupados por seus proprietários, locatários ou por quaisquer outras pessoas que possuam autorização legal, cedida pelo proprietário, para os ocuparem. (SILVA, 2015, n.p.).

Segundo Farias e Belotti (2021), a propriedade privada é uma comprovação legal que um cidadão possui para provar que algo pertence a ele. É graças a propriedade privada que existe o conceito de furto, porque não tem como roubar algo que não pertence a ninguém.

Os autores ainda classificam a propriedade privada em três subdivisões, o direito de uso, gozo e disposição. O direito de uso é quando um indivíduo possui um bem e exerce seu direito de usufruir dele, por exemplo se uma pessoa possui um terreno, ela tem o direito de construir uma casa nele. O direito de gozo é gozar dos resultados que um bem pode proporcionar para seu dono, como por exemplo se uma pessoa possui um terreno onde há uma plantação de árvores frutíferas, essas frutas são o resultado de algo que o bem produziu, portanto é um benefício que pode ser desfrutado. E por fim, o direito de disposição é a autonomia para alterar um bem da forma que quiser e/ou conceder o direito para outra pessoa também usufruir disso, por exemplo, se o dono possui um terreno e pretender construir uma casa para alugar, a casa em questão não é do locatário, porém esse possui o direito de usufruir dela.

5.4 Integração de espaços públicos e privados

A relação entre público e privado é algo muito mais interligado do que as pessoas imaginam, segundo (HERTZBERGER, 1996, p. 12), muita importância é dada para estes dois conceitos, quando na verdade, sempre existe uma inter-relação entre as pessoas e os grupos que elas pertencem.

Não existe apenas a “divisão” entre público e privado, dentro desses dois assuntos há diversas variações, como o exemplo dado por Carvalho (2012), onde o autor questiona se um supermercado é público ou privado. Ele afirma que poderia ser público porque qualquer cidadão pode entrar e fazer suas compras, porém ele

também afirma ser considerado privado já que é uma propriedade privada, que possui um dono e nele existem restrições e regras a serem seguidas, as pessoas não podem chegar a qualquer momento, existe um horário de funcionamento.

Com isso, o autor mostra que o público e privado podem se encontrar e se completar em diversas situações, não precisam necessariamente ser aspectos distintos, um local pode ser privado e público ao mesmo tempo, assim como existem espaços públicos que possuem características privadas, como escolas, museus, bibliotecas, parques, instituições públicas de serviços à comunidade que também possuem horário de funcionamento. Conforme Jacobs (2000),

Tenho insistido num aspecto negativo da criação das crianças nas cidades: o da segurança [...] Tenho insistido nisso porque minha intenção é demonstrar, por meio do problema de mais fácil compreensão, a absoluta falta de sentido da fantasia que os playgrounds e os parques sejam locais naturalmente bons para as crianças e as ruas sejam locais naturalmente maus para elas". (JACOBS, 2000, p. 88).

Além disso, existem as “zonas de transição”, que ligam os espaços. A transição entre eles pode ser óbvia, com elementos como grades que demarcam fisicamente os limites entre os espaços, ou pode ser sutil, como uma simples mudança de piso, em sua cor ou textura, por exemplo. (GREATER LONDON COUNCIL, 1978, p. 83)

5.5 Mobiliários e equipamentos urbanos

Eloy (2019) define mobiliário urbano como sendo os objetos que completam a infraestrutura da cidade. Seriam todos aqueles objetos presentes tanto nos lugares públicos quanto nos lugares privados, que beneficiam e facilitam a vida da população. Para exemplificar esses objetos, Cruz (2020), cita algumas situações do dia a dia, onde os mobiliários urbanos marcam presença e fazem a diferença. Entre elas estão a movimentação das pessoas através das placas espalhadas pela cidade, a identidade visual da cidade se constrói ao redor dos mobiliários que ela possui, a iluminação que é de extrema importância para a população e o mais importante de tudo: estabelece uma qualidade de vida para os usuários. Ao oferecer uma praça a um transeunte, por exemplo, só com caminhos delimitados no chão e árvores, como esse exemplo mostrado na figura 5.

Figura 5 – Praça carente de mobiliários urbanos



Fonte: Fávero, (2022)

E oferecer uma segunda praça com bancos e bebedouros, como a praça da figura 6, é nítida qual seria a preferência do usuário.

Figura 6 – Praça com os conceitos de equipamentos e mobiliários urbanos aplicados



Fonte: Ribas, (2022)

Isso porque uma praça bem iluminada, com mobiliários e equipamentos urbano traz para o usuário a sensação de conforto e segurança. Esse é o papel dos

mobiliários urbanos, facilitar e melhorar a qualidade de vida das pessoas, através de objetos implementados nos espaços.

Em relação aos equipamentos urbanos, Neves (2015), explica que a elaboração desses equipamentos geralmente é de responsabilidade dos governos e tem como objetivo principal melhorar o bem-estar e a qualidade de vida da população.

A lei federal n. 6.766, de 1979, que discorre sobre parcelamento do solo para fins urbanos, traz a seguinte definição para equipamentos urbanos: “Consideram-se comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares” (art. 4º parág. 2º). Complementando essa definição, a NBR 9284 conceitua-os como:

Todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos ou privados. (NBR 9284, 1986, p. 1).

Essa norma tem como finalidade a conceituação do que são os equipamentos urbanos e definem estes como sendo de: circulação e transporte, cultura e religião, esporte e lazer, infraestrutura, sistema de comunicação, sistema de energia, sistema de iluminação pública, sistema de saneamento, segurança pública e proteção, abastecimento, administração pública, assistência social, educação e saúde.

No dia a dia, dois exemplos simples de equipamentos urbanos são os semáforos e as faixas de pedestres, como mostra na figura 7.

Figura 7 – Transeuntes utilizando a faixa de pedestres enquanto os carros aguardam o sinal abrir



Fonte: ArchDaily (2017)

Visto que a intenção dos equipamentos é o bem-estar geral e o melhor funcionamento da cidade, esses exemplos são referência para dois pontos que organizam a circulação tanto dos pedestres quanto dos carros, garantindo segurança para ambos.

5.6 Arte Urbana

De acordo com Betsy (2021), a arte urbana se iniciou no Brasil na década de 70 e na cidade de São Paulo, foi uma época difícil para o país que se encontrava em meio a ditadura militar. Por conta da falta de liberdade de expressão que acontecia no momento, a arte urbana foi uma solução encontrada para expor os interesses da população, porém, infelizmente, muitos desses artistas foram perseguidos, torturados e até mesmo mortos. Mas estes foram imprescindíveis para fundar o que hoje se entende por arte urbana e para que os atuais artistas herdassem o espaço na sociedade que possuem hoje.

Segundo Imbroisi e Martins (2022), a arte urbana é sobre se expressar livremente no espaço público sem depender ou se prender a nada, apenas a rua e a liberdade de expressão. A proposta então do movimento é não limitar a arte aos espaços destinados a ela, seria obvio por exemplo observar uma pintura na parede de um museu ou de um teatro, mas a intenção é justamente sair do obvio e proporcionar essa experiência para qualquer lugar e qualquer pessoa e pontuar a arte cotidiana. Os temas não podem ser definidos ou limitados a uma única categoria, porém é fácil notar a presença de críticas sociais, políticas e econômicas.

Arte Urbana, Arte de Rua ou Street Art é um movimento artístico cultural que acontece nas ruas das cidades, criando uma fusão entre arte, discurso, cotidiano social e paisagem urbana. (ALBUQUERQUE, 2021, n.p.).

Um grande exemplo disso, conforme mostra a figura 8, é a crítica social que o artista Eduardo Kobra fez para o combate das várias formas de agressão do homem à natureza.

Figura 8 – Mural do artista Eduardo Kobra situado na Avenida Rebouças em São Paulo, SP



Fonte: Kobra (2011)

O artista acredita que todos os males aos quais o ser humano vem se deparando ao longo dos últimos anos, são para ensinar que cuidar do planeta, dos animais e da natureza, é cuidar diretamente da espécie humana. *“Particularmente, sou um apaixonado por plantas e animais. São temas que namoro há muito tempo e, por isso, decidi que já era hora de colocá-los também dentro do meu trabalho como artista”.* (KOBRA, 2011).

Figura 9 – Primeiro festival de Lambe-lambe em Macaíba, Rio Grande do Norte.



Fonte: Auana Câmara e Raphael Luiz 2021)

A figura 9 acima trata-se de lambe-lambes, Albuquerque (2021) cita alguns exemplos de arte urbana, dentre eles estão os grafites, que é o mais conhecido entre as expressões de arte urbana, constituído por uma pintura em paredes, muros, viadutos etc. Existe o chamado Stencil, que é o mesmo conceito observado nas pinturas rupestres, onde existe um molde com o desenho já pronto e que pode ser reutilizado várias vezes. Os lambe-lambes são muito parecidos com o Stencil, mas a diferença é que estes são cartazes ao invés de formas pré-moldadas.

5.7 Urbanismo Tático

Segundo Moreira (2019), o urbanismo tático se apresenta com a proposta de experimentar alternativas, que buscam solucionar de forma rápida e eficaz os problemas urgentes que muitas vezes não saem ou demoram muito para sair do papel.

Intervir na escala urbana, seja no urbanismo tático ou qualquer outra estratégia, é parte de um processo que envolve mais que soluções rápidas para problemas complexos, envolve também a reavaliação tanto de políticas públicas como dos papéis dos atores nos processos urbanos. Então o papel de urbanistas, arquitetos, designers e ativistas nesse processo é também

questionar como as atuais medidas, como as intervenções pontuais, podem se configurar potências para tornar as cidades mais justas. (MOREIRA, 2019)

Essas intervenções não existem com a finalidade de substituir as grandes ações proposta pelos governos que visam a melhoria da qualidade de vida na cidade, portanto essas se apresentam em pequena escala, como se fosse um elemento para desafogar rapidamente um breve problema.

Existe a participação da população na confecção dessas ações, e há também uma diversidade de propostas que podem ser consideradas para tornar o urbanismo tático possível, como apresentado na figura 10.

Figura 10 – Cruzamento da Rua João Alfredo, em Porto Alegre.



Fonte: ArchDaily (2020)

No caso mostrado acima uma rotatória foi pintada no chão para beneficiar rapidamente as pessoas que utilizam esse espaço. Essa intervenção foi realizada apenas com tinta, o que confirma que não precisa muito para se exercer o urbanismo tático.

5.8 Gentileza na Escala do Pedestre

A escala do pedestre está diretamente ligada com a mobilidade do mesmo, e de acordo com Callejas, Levy, Basile, Wandarti e Prado (2020), isso significa que essa mobilidade deveria ser garantida em qualquer hora e qualquer lugar, porém esse direito não é garantido nas cidades brasileiras no geral. Conforme Gehl (2010) pontua, a escala do pedestre foi completamente esquecida e substituída pela escala do carro. O autor ainda afirma que a maioria das cidades do mundo apresentam condições vergonhosas para os pedestres, que são obrigados a se adaptar com uma condição precária, portanto a falta de infraestrutura torna o caminhar algo inacessível e inseguro, um grande exemplo disso são as calçadas, conforme mostra a figura 11.

Figura 11 – Calçada com piso danificado pelas raízes da árvore



Fonte: ArchDaily (2020)

Para Gold (2003) o pedestre é qualquer pessoa que transita a pé pelas ruas, portanto ele também afirma que os cadeirantes precisam ser levados em consideração no desenho urbano, uma vez que também são pedestres. Calçadas como na figura 11, excluem totalmente essas pessoas do desenho urbano e

comprometem a mobilidade de qualquer, seja uma mãe com um carinho de bebê, uma criança ou um idoso, todos são prejudicados pela falta de acessibilidade.

Acima de tudo, nunca perca a vontade de caminhar. Todos os dias, eu caminho até alcançar um estado de bem-estar e me afasto de qualquer doença. Caminho em direção aos meus melhores pensamentos e não conheço pensamento algum que, por mais difícil que pareça, não possa ser afastado ao caminhar" (DIERKGAARD)

Callejas, Levy, Basile, Wandarti e Prado (2018) definem alguns pontos como fundamentais para garantir uma boa escala do pedestre, entre eles estão a utilidade, acessibilidade, conforto, segurança e atratividade. A cidade de Bauru se encontra, assim como a maioria das cidades brasileiras, prejudicada nessas questões. Porém existem alguns pontos atrativos para o pedestre na cidade, entre eles estão o novo letreiro, mostrado na figura 12.

Figura 12 – Letreiro de Bauru localizado em frente à Praça Portugal



Fonte: Assinado por Tarsila Schubert.

De acordo com Schubert (2022), o letreiro confeccionado pela artista bauruense, tem como objetivo inserir uma arte pública na cidade e ressaltar a

paisagem urbana, fortalecendo assim a identidade cultural da cidade. Outro ponto atrativo da cidade são alguns grafites espalhados pela mesma, mostrado na figura 13.

Figura 13 – Grafite localizado no viaduto das Nações Unidas, em Bauru



Fonte: Fino (2021)

Porém, mesmo com alguns exemplos de atratividade na cidade de Bauru, é necessário pontuar que a cidade se encontra carente de atrativos. Caminhar em uma rua com pontos como arte urbana, mobiliários e equipamentos urbanos, é muito mais agradável do que caminhar em uma rua com grandes muros, falta de iluminação e espaços desenvolvidos para priorizar os automóveis.

5.9 Gentileza na Escala do Carro

Como aponta Overstreet (2022), durante o último século os carros moldaram o planejamento das cidades, essas passaram a ser pensadas para os veículos motorizados e não para os pedestres. A priorização de estacionamentos está sempre presente no meio urbano e os transeuntes são cada vez mais deixados de lado. Basile (2019), afirma que o carro é algo muito mais enraizado do que se parece, não é apenas um meio de transporte e sim um símbolo cultura de status, é um estilo de vida.

A autora utiliza o termo “cultura do automóvel” para exemplificar essa ideia, dividindo o assunto em três tópicos:

1. O carro como um produto;
2. O significado social que um carro transmite;
3. A relação do carro com a humanidade.

Nesses três tópicos a autora defende constantemente que o carro faz muito mais do que apenas transportar as pessoas, ele se tornou parte fundamental do cotidiano atual e um símbolo de distinção social.

O domínio dos carros em nossos bairros teve um efeito particularmente desmobilizador na mobilidade ativa das crianças; reduzindo suas oportunidades de brincar, socializar e acessar suas comunidades de forma independente (KRYSIK, 2017).

O carro também é tido como prioridade na cidade de Bauru, da mesma maneira que ocorre na maioria das cidades brasileiras. De acordo com o G1 (2019), o “excesso de veículos é causa de congestionamentos e acidentes em Bauru”. O jornal ainda pontua que para cada quatro moradores existem três veículos na cidade.

Portanto Bauru é uma cidade carente de espaços confortáveis para motoristas e transeuntes, e esse reflexo é mostrado nos motoristas cada vez mais estressados presentes nas ruas da cidade, pois existe uma falta de planejamento onde o carro possui seu espaço sem a anulação do pedestre. O que se vê nas ruas bauruenses, como mostrado na figura 14, são um amontoado de carros e os pedestres aceitando a falta de espaço e se moldando nesse triste fato.

Figura 14 – Congestionamento na rua Saint Martin com Primeiro de Agosto, no Centro, sentido Norte-Sul em Bauru



Fonte: Imagem de Bruno Freitas (2019)

Assim como nas outras escalas de gentileza, um bom planejamento urbano poderia facilmente resolver essa questão, onde, por exemplo, os estacionamentos seriam projetados em formato de subsolo, para não ocuparem um espaço que poderia ser destinado ao público e as interações sociais.

O Porte-cochère é um exemplo favorável de como a escala do carro pode ser encaixada no desenho urbano de forma seja vantajoso tanto para os transeuntes quanto para os motoristas (figura 15).

Figura 15 - Porte-cochère do Edifício Copacabana



Fonte: Construtora Adriática

Essa estrutura para carros, segundo Oliveira (2017), é um tipo de acesso social que auxilia tanto no embarque e desembarque das pessoas, quanto no trânsito, uma vez que colabora para que não haja um congestionamento. Os idosos podem entrar e sair dos edifícios com mais segurança, em dias de chuva a cobertura fornece um suporte extra e a estrutura também descomplexifica o dia a dia das pessoas que precisam se locomover com compras ou bagagens.

Existe também a alça de desaceleração para transportes públicos, no Boulevard Shopping Bauru é possível notar a presença dessa estrutura (figura 16).

Figura 16 – Alça de embarque e desembarque no Boulevard Shopping Bauru



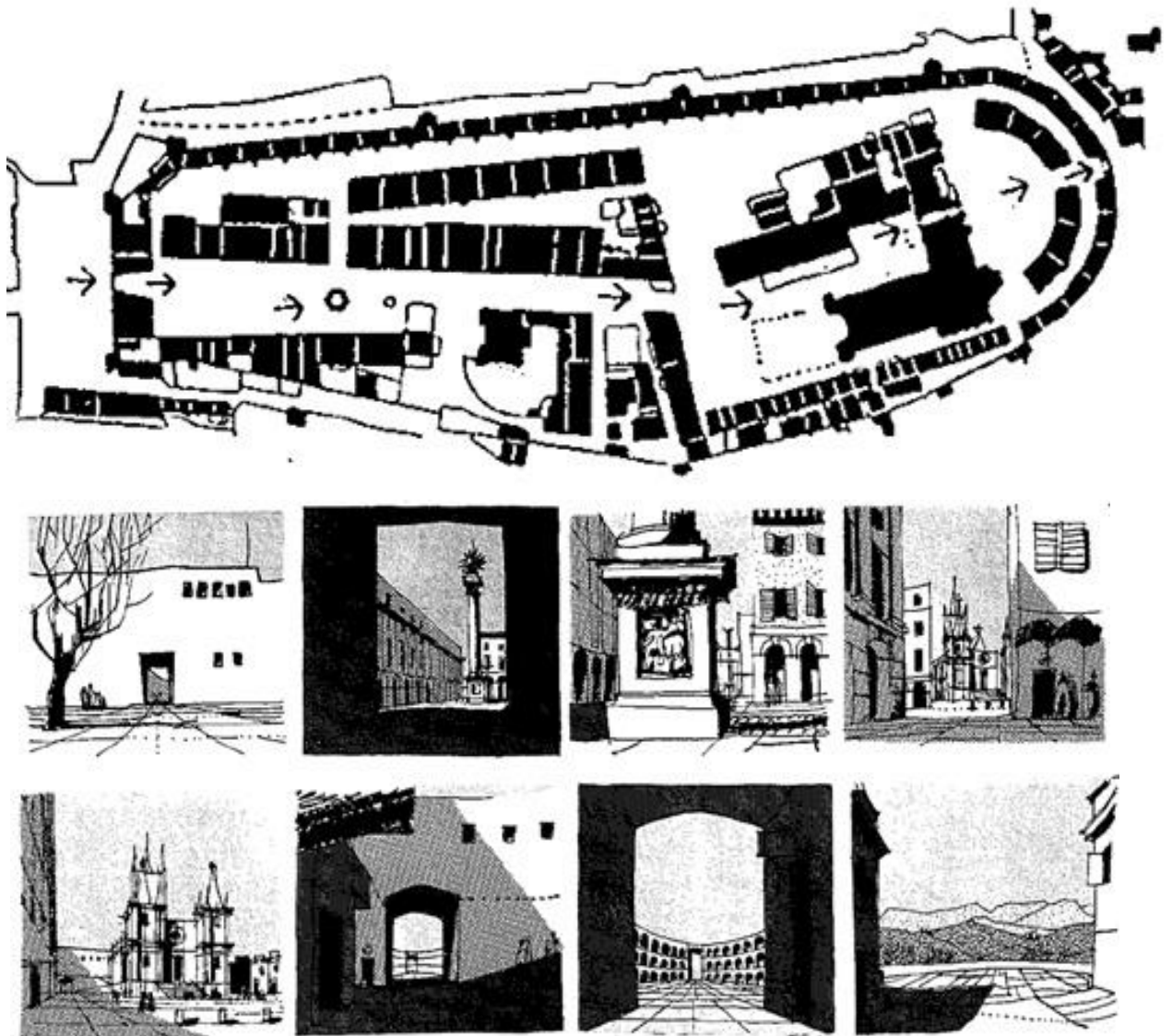
Fonte: Google Maps (2022)

Assim como o Porte-cochère, essa alça de embarque e desembarque tem como função facilitar a vivência urbana e evitar um grande congestionamento de veículos, uma vez que quando o motorista do transporte público entra nessa alça, os utilizadores do transporte podem usufruir do conforto de entrar ou sair do transporte com segurança e calma, já que o motorista está afastado do grande fluxo dos carros.

5.10 Gentileza na Escala da Paisagem Urbana

De acordo com Cullen (1974), a paisagem urbana é o ato de estabelecer uma conexão visual entre os elementos de uma cidade, é organizar os edifícios, as ruas e os espaços que formam o meio urbano. O autor defende que a forma que a paisagem urbana se apresenta para o transeunte dita se aquele local será ou não interessante e motivador para que as pessoas sintam vontade e à vontade para caminhar pela comunidade, isto é, as ruas, calçadas e fachadas de uma cidade. Sendo assim o conceito de visão serial se torna presente porque ele diz respeito aos pontos que um pedestre grava em sua mente para identificar um espaço, esses pontos são constituídos por imagens que se fixam na mente ao realizar um percurso, como apontado na figura 17.

Figura 17 – Visão serial segundo os conceitos de Gordon Cullen



Fonte: Livro "Paisagem Urbana", Gordon Cullen, 1974.

Na figura 17, as setas se apresentam indicando o local em que as imagens localizadas abaixo da planta baixa foram tiradas, seguindo o mesmo enquadramento. O modo ideal de acompanhar essas figuras é da esquerda para a direita, de cima para baixo. Assim,

[...] O cérebro humano reage ao contraste, isto é, às diferenças entre as coisas e, ao ser estimulado simultaneamente por duas imagens – a rua e o pátio – apercebe-se da existência de um contraste bem marcado. Neste caso a cidade torna-se visível num sentido mais profundo; anima-se de vida pelo vigor e dramatismo dos seus contrastes. Quando isto não se verifica, ela passa despercebida, é uma cidade incharacterística e amorfa. (CULLEN, 1961).

Baratto (2020) afirma que o bom planejamento urbano é a chave de um desenvolvimento sustentável. Com um bom planejamento é possível explorar o

máximo possível de oportunidades que a cidade pode vir a oferecer. Segundo Rocha (2013), o planejamento urbano tem como responsabilidade ditar se a paisagem urbana será apresentada de forma positiva ou negativa. A forma negativa seria por exemplo os problemas de enchentes e inundações que a cidade pode vir a enfrentar, na cidade de Bauru esses dois problemas citados são bem explícitos, pode ser considerado atualmente uns dos mais graves que a cidade enfrenta.

Segundo Kaiser (2021), isso é consequência de um mal planejamento urbano, ela afirma que esses danos seriam diminuídos com uma mudança na forma de planejar o ambiente urbano com ações que ajudem na absorção da água pelo solo. O principal exemplo desta situação lastimável ocorre na Avenida Nações Unidas, mostrado na figura 18.

Figura 18 – Alagamento que interditou a Avenida Nações Unidas



Fonte: G1 (2018)

Como exemplo positivo de uma paisagem bem organizada na cidade de Bauru, existe o Parque Vitória Régia (figura 19), não tem como contestar a beleza do parque, que quando construído era a primeira coisa que se avistava ao entrar na Avenida Nações Unidas.

Figura 19 – Parque Vitória Régia em Bauru



Fonte: Vitória Régia Hotel

Porém ainda sim é possível encontrar diversas falhas de planejamento no mesmo, como por exemplo os constantes atos de vandalismo e a largura das calçadas que não são nada confortáveis para os transeuntes, fazendo com que eles se sintam coagidos pela proximidade que são expostos aos carros. Portanto conclui-se que mesmo os exemplos favoráveis da cidade contêm falhas que poderiam ser evitadas com um melhor planejamento, resultando em uma paisagem urbana mais confortável e atraente.

Um exemplo positivo de gentileza na escala da paisagem urbana, seria por exemplo, a aplicação da arte urbana nas empenas cegas dos edifícios (figura 20).

Figura 20 - Painel de Oscar Niemeyer na Avenida Paulista, São Paulo



Fonte: Eduardo Kobra (2013)

Como aponta Delaqua (2015), as empenas cegas são grandes paredões sem qualquer tipo de abertura, sejam portas ou janelas. O autor afirma que na cidade de São Paulo, por algum tempo as empresas viam esse espaço como uma oportunidade para criar um grande outdoor para anunciar seus produtos, eram grandes placas de anúncios de diversos tamanhos e tipos espelhados pela cidade. Porém, em 2006, houve o surgimento da lei “Cidade Limpa”, que tinha como objetivo resgatar a paisagem urbana que se encontrava perdida no meio da publicidade, e assim surgiu também a oportunidade de propor, por meio de intervenções artísticas por exemplo, uma paisagem urbana mais convidativa.

5.11 Gentileza Urbana

Segundo Dias (2019), gentileza urbana é quando uma melhoria é realizada no espaço privado para a utilização da população como um todo, sem uma barreira visível entre o público e privado, ou seja, é quando se possui um espaço privado e nele se realiza ações que proporcionam o bem-estar geral.

Não é só ajudar uma velhinha a atravessar a rua ou ceder lugar no ônibus. Isso se chama educação, é básico e uma obrigação. Gentileza urbana não é

altruísmo para se autopromover ou caridade. É incorporar o outro nas suas atitudes. Pensar de forma sustentável, preservar o patrimônio, a memória. É afeto com a cidade e atentar para as pessoas que nela habitam. (GUEDES, 2016, p. 3)

É importante ressaltar que para ocorrer a gentileza urbana o espaço em questão precisa ser necessariamente privado, porque assim a gentileza se torna uma opção e não uma obrigação. Quando se trata de um espaço público, essa ação deixa de ser uma gentileza e se torna uma necessidade urbana, algo que deveria ser uma obrigação do Estado para com os cidadãos. *“A gentileza urbana, nada mais é, do que uma intenção de aumentar o conceito de cidadania utilizando a cidade como pano de fundo.”* (DIAS, 2019, p. 9).

É preciso resgatar o conceito de gentileza dentro das pessoas. Há gentilezas por todos os cantos e que passam despercebidas. Pode ser uma árvore cuidada por um morador, uma praça adotada por uma empresa, um grupo teatral que se apresenta em espaço aberto, uma calçada que respeite pessoas com deficiência, uma intervenção artística em um muro, um simples ato de companheirismo. O mais importante é que gentileza gera gentileza. (CURY, 2015).

Dias (2019), ainda afirma que existem diversos tipos e escalas de gentileza urbana, pode ser aplicado na arquitetura ou nas ações das pessoas para a cidade. A retirada de um grande muro que segrega os moradores de um edifício ou a elaboração de um muro recuado que permita que dentro do terreno haja espaço para equipamentos e mobiliários urbanos, é uma gentileza urbana, assim como um mutirão de pessoas com o objetivo de limpar as ruas também é. Isso porque a gentileza urbana não se limita somente a um conceito específico, ela é toda e qualquer ação que beneficie a cidade, independentemente de ser uma grande ou pequena ação.

Pensamos em despertar a sensibilidade dos cidadãos que, na correria do dia a dia, muitas vezes se esquecem de serem amáveis e gentis, e deixam de perceber as belezas da cidade e os benefícios da boa convivência (BIGUCCI, 2020, n.p).

No Brasil há duas ações que prestigiam a gentileza urbana, uma delas é o prêmio IAB-MG de gentileza urbana, mostrado na figura 21 e criado pelo CAU/MG¹ em Minas Gerais no ano de 1993. O intuito dessa premiação é recompensar os

¹ O PRÊMIO IAB-MG DE GENTILEZA URBANA foi concebido, desenvolvido e lançado pelo Departamento de Minas Gerais do Instituto de Arquitetos do Brasil há 24 anos, em 1993. O objetivo desde então, tem sido estimular iniciativas diversas, tanto de pessoas físicas quanto jurídicas, que contribuem para a melhoria da qualidade de vida urbana. A ideia consiste em premiar e valorizar os pequenos atos, as pequenas atitudes dos cidadãos que colaboram para deixar a vida nas cidades cada dia melhor. (<https://www.caumg.gov.br/>)

pequenos atos e gestos de gentileza que os cidadãos possuem para com a cidade. (CAU/MG, 2017).

Figura 21 – Prêmio de Gentileza Urbana entregue no estado de Minas Gerais



Fonte: <https://www.caumg.gov.br/>

Outra ação existente no Brasil se situa na cidade de São Paulo, onde é comemorado o dia da gentileza urbana, em 17 de setembro. Esse dia é garantido pela Lei Municipal 16.027/2014, o primeiro dia da gentileza urbana existente foi em 17/09/2013, pela Secovi, que é, segundo o site da Secovi (2022), uma abreviação para Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação ou Administração de Imóveis Residenciais ou Comerciais, o objetivo é representar os interesses coletivos de empresas e associações do setor imobiliário. E ao criar esse dia para celebrar a gentileza urbana, a intenção visou motivar a população a praticar atitudes que contribuíam de forma positiva para a qualidade da vida urbana. (SECOVI, 2020). O cartaz utilizado para a divulgação das ações se apresenta na figura 22.

Figura 22 – Cartaz em comemoração ao dia da gentileza urbana na cidade de São Paulo, Brasil



Fonte: Bigucci (2020).

Segundo Maciel (2014), nesse dia são feitas algumas atividades que incentivam o conceito de gentileza nas pessoas, como por exemplo a doação de sangue, doação de alimentos, feiras e trocas de livros e por aí vai, porque a gentileza não se limita apenas a cidade, ser gentil é uma ação que ser aplicada em todos os campos da vida.

6 OBRAS CORRELATAS

Com o objetivo de compreender e analisar o modo como se desenvolve a relação do espaço público e privado quando se conectam, buscando beneficiar o espaço urbano por meio de intervenções em edifícios originalmente particulares, as obras correlatas serviram de argumentação e referencial de projeto para dar um norte nas futuras soluções propostas em nosso objeto de estudo. Além de ajudar a compreender de forma mais clara a resposta dos usuários a essas intervenções.

Dito isso, as obras escolhidas buscaram englobar edifícios nos quais os espaços públicos e privados se interagem. Portanto, as obras escolhidas para estudo e análise foram: O Sky Garden em Londres, Inglaterra; O córrego de Cheonggyecheon em Seul; O MASP, Museu de Artes da cidade de São Paulo, Brasil; E a Casa Das Rosas em São Paulo, Brasil.

6.1 Sky Garden - Londres, Inglaterra

Sem fins lucrativos, o Sky Garden estabelecido no 43º andar do edifício Walkie Talkie, no qual possui uma localização privilegiada no município de Londres na Inglaterra, funciona como um observatório panorâmico da cidade e do rio Tâmis, um dos principais pontos turísticos da capital Londrina (figura 23). Outros monumentos também são possíveis de serem contemplados como o The Shard, The Gherkin, St Paul's Cathedral e a Tower Bridge, além dos clássicos e peculiares telhados britânicos (FROHLICH, 2022).

Figura 23 – Vista panorâmica do Sky Garden, Londres.



Fonte: Penatti (2020).

Além do acesso ao horizonte da cidade, o espaço teve seu conceito baseado em criar uma nova perspectiva do município para os turistas, idealizando um lugar com janelas do teto ao chão e jardins botânicos por todo o ambiente como representado na figura 24, trazendo a sensação de relaxamento por meio da vegetação e iluminação natural, contrastando com as ruas agitadas Londrinas (FROHLICH, 2022).

Figura 24 - Vista interna Sky Garden, Londres.



Fonte: Zarina (2015).

Segundo Penatti (2020), embora esteja localizado no prédio financeiro considerado o mais feio do Reino Unido em 2015 após sua construção, a vista em conjunto com os decks, e o grande terraço ao ar livre atrelado aos grandes maciços de vegetações formando um novo microclima, atraem uma grande quantidade de turistas diariamente para o edifício, gerando a integração entre o espaço público e privado. Além de áreas gratuitas, também possui bares e restaurantes para realizar refeições no local (FROHLICH, 2022).

Sendo assim, gerando uma gentileza urbana não só na escala do edifício, mais também na escala da cidade, modificando a paisagem urbana e o que ela tem a oferecer para o pedestre.

6.2 Córrego de Cheonggyecheon - Seul, Coreia do Sul

Com um grande peso para o desenvolvimento histórico e econômico de Seul o córrego Cheonggyecheon, drenava toda a capital devido a sua posição geográfica que margeava a cidade. Conforme o crescimento do município e o aumento da densidade populacional, Seul passou a encontrar dificuldades para lidar com os problemas de sua mobilidade urbana, transformando o córrego em uma grande via expressa como um símbolo da industrialização e progresso. Porém, esse não foi o único motivo para que ocorresse o soterramento do canal, as margens do córrego tinham se tornado uma área marginalizada e insalubre (DISARO, 2015).

Sendo assim as águas foram substituídas pelos automóveis e seu entorno ocupado por prédios comerciais demarcando um grande momento democrático na política de Seul, seguida de muitas críticas devido à falta de manutenção e planejamento na execução (figura 25) (DISARO, 2015).

Figura 25 – Antes e depois da revitalização do córrego de Cheonggyecheon.



Fonte: Lima (2019).

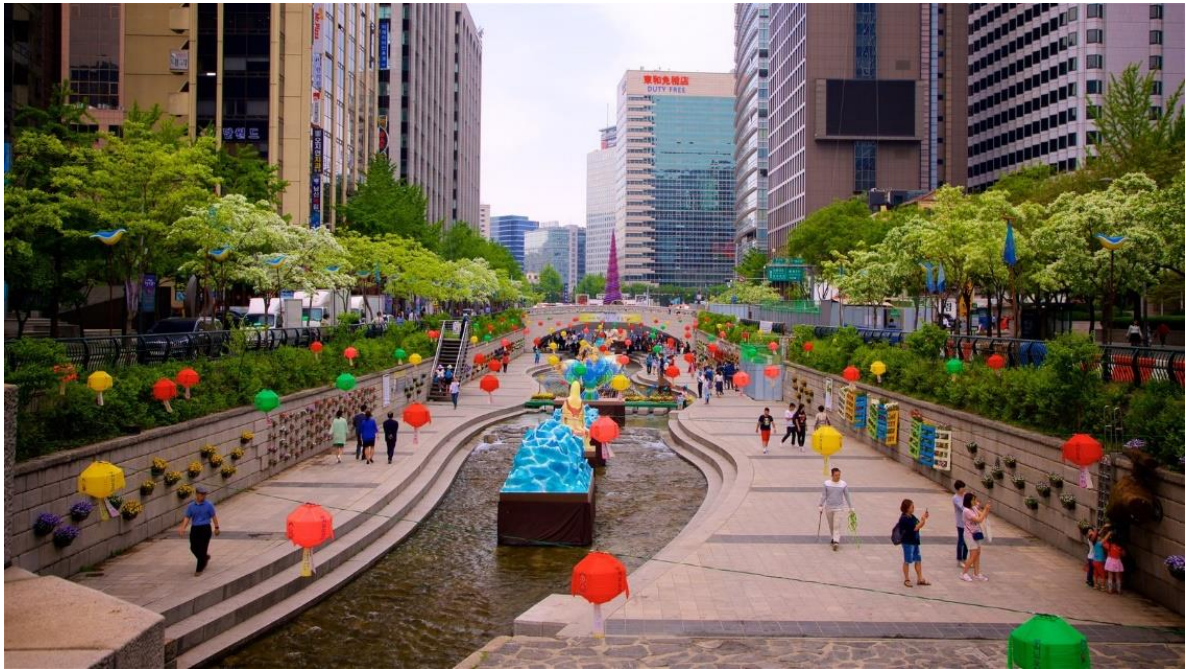
Após Seul iniciar um novo plano urbanístico na cidade visando o conceito de se tornar uma metrópole mais moderna e ecologicamente correta, a autoestrada que encobria o córrego de Cheonggyecheon foi retirada e o canal foi alargado 20% a mais do que originalmente, e apesar da retirada do leito carroçável houve uma melhoria drástica na mobilidade urbana da cidade, devido ao investimento que ocorreu na infraestrutura do transporte público, diminuindo o número de veículos privados que circulavam pelas ruas da capital (LIMA, 2019).

Além do alargamento do córrego, foram instalados diversos equipamentos urbanos e espaços de circulação e permanência para que haja interação entre o rio e a cidade, criando um novo microclima no local e revitalizando a qualidade ambiental de Seul (LIMA, 2019).

Com a abertura e ampliação do rio, foram introduzidas instalações de artes públicas, espaços para o pedestre, com corredores que variavam em sua forma de cruzar o córrego, a plantação de novas árvores ao longo de toda a sua extensão e implantação de um centro comunitário. Além disso, como uma maneira de otimizar os pequenos negócios realizados na área adjacente ao rio, foram reconfiguradas todas as interações entre os pedestres e veículos, modificando seus direitos de passagem (LIMA, 2019, n.p.) (figura 26).

A iniciativa partiu da ideia de criar um grande parque público linear de 5.8km ao redor do córrego, convidando a população de Seul a se apropriar de uma nova forma daquele espaço, recuperando a fauna e a flora que existia antigamente no local, transformando seu entorno em um espaço urbano ambientalmente agradável (NASSIF, 2013).

Figura 26 - Córrego de Cheonggyecheon após sua revitalização



Fonte: Lima (2019).

Portanto, a restauração do canal é um grande sucesso da metrópole de Seul, pois incorpora a qualidade de vida humana e o perímetro urbano dentro de um espaço público gratuito e acessível para toda a sua população, priorizando o meio ambiente e exemplificando como o desenvolvimento de uma cidade e a instalação de espaços públicos bem planejados interferem na vida de seus residentes (LIMA, 2019).

6.3 MASP – São Paulo, Brasil

Demarcando a Descentralização e a expansão a sudoeste da cidade de São Paulo e o desenvolvimento industrial em ascensão, o MASP, nova sede do museu de Arte do município foi idealizado pela arquiteta italiana Lina Bo Bardi, buscando criar uma conexão entre a arquitetura e o espaço urbano por meio de uma arquitetura

moderna italiana, datando o pós-guerra e a evolução da metropolização periférica (COSTA, 2018).

Caracterizando a rápida expansão da metrópole, o museu foi instalado em um dos principais eixos clico viários de seu planejamento urbano, a famosa Avenida Paulista, com uma reunião de obras consagradas em seu acervo e sua intensa atividade cultural, foi se consolidando e obtendo prestígio e valor cultural em proporções inéditas até então para o Brasil, atraindo cada vez mais visitante em suas exposições (COSTA, 2018).

Partindo do conceito da arquitetura moderna, Lina não se limitou em executar um museu só para a contemplação de suas exposições, seu objetivo era tornar o lugar um espaço interativo e atraente para encontros, conferências e atividades. Seguindo essa premissa começou a desenvolver um espaço inclusivo e democrático, fugindo do conceito dos museus europeus, buscando revolucionar por meio da planta livre o contato do edifício com o público (AGUIAR; MAZZILLI, 2015).

Devido ao local de sua instalação ser um espaço de alto valor histórico, já que ocorria diversos comícios e eventos importantes, além de ser muito frequentado pela alta sociedade Paulistana, desde o início o planejado foi suspender o edifício para que as interações sociais e eventos que ocorriam ali continuassem a acontecer. Outro ponto que influenciou no formato do edifício, foi uma exigência imposta pelo doador do terreno o qual determinou que independente do projeto, o prédio deveria manter a vista para o centro da cidade (AGUIAR; MAZZILLI, 2015).

Ainda que estas características estejam presentes na obra de cada um dos arquitetos, a síntese realizada por Lina rearticula as concepções originais. O resultado da combinação esclarece os aspectos priorizados pela arquiteta. O modo como suspende o volume define de maneira distinta o interior, o exterior e o limite entre eles. Sua condição como protótipo reproduzível deduzida pelo esquema em pórtico do edifício adquire uma dimensão particular a partir da singularidade de sua implantação: à beira do oceano. Essa relação particular entre arquitetura, paisagem e cidade deverá ser destacada para dela tirarmos decorrências mais abrangentes identificáveis na sede do MASP na Avenida Paulista (COSTA, 2018, nº 62).

Sendo assim, todo esse contexto inspirou Lina a projetar uma das mais importantes obras arquitetônicas existentes. Seguindo o modernismo projetou uma caixa suspensa por dois pórticos que sustentam todo seu peso, permitindo a planta livre desejada, envolvida por grandes cortinas de vidros em sua fachada que se transformaram em uma enorme caixa de luz trazendo leveza, luminosidade e transparência para a capital paulista como representado na figura 27 (AGUIAR; MAZZILLI, 2015).

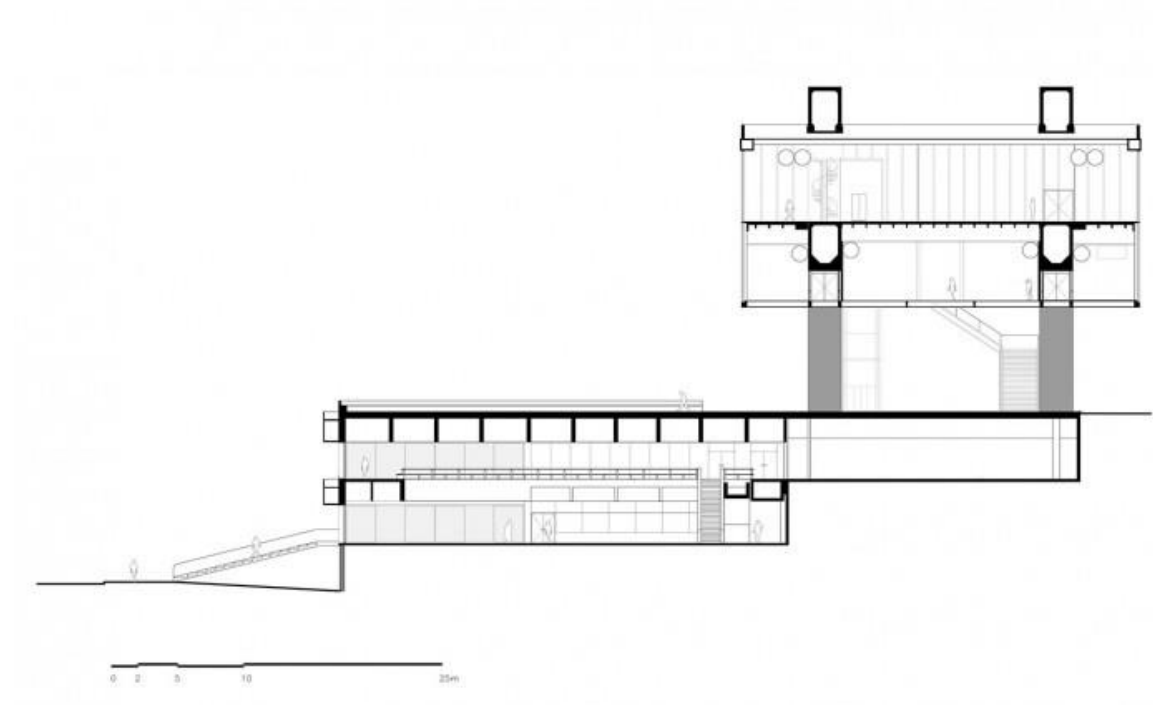
Figura 27 – MASP (Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand)



Fonte: Bocchini (2021).

O edifício se organiza em três partes, a caixa elevada por pórticos ocupada pelo museu e áreas de exposições, a semienterrada que é rodeada de jardins e vegetações, e o térreo que funciona como um grande vão livre que está entre esses dois espaços projetados por Lina (figura 28) e que funciona como um local de interação, socialização, contemplação e tráfego de pedestres (figura 29) (AGUIAR; MAZZILLI, 2015).

Figura 28 - Elevação MASP



Fonte: Cedroni *et. al.* (2016).

Figura 29 - Interação e tráfego de pessoas no MASP



Fonte: Ortega (2020).

Posto isso, apesar do espaço livre surgir inicialmente como apenas uma forma de manter a contemplação para a vista do centro, Lina se apropriou desse partido para integrar o espaço público e privado em um mesmo terreno. Atualmente eventos tradicionais já tomaram conta do local, como a feirinha de antiguidades do MASP, que funciona aos domingos em seu vão livre e atinge um alto número de visitantes interessados (figura 30) (4 MOTIVOS, para... (2017).

Figura 30 - Feira de antiguidades no MASP



Fonte: 4 MOTIVOS, para... (2017).

Sendo assim, o MASP se torna um exemplo de edifício a ser seguido no contexto gentileza urbana, já que é uma obra onde apesar de haver espaços setorizados e separados entre o público e o privado, os dois acabam se conectando devido a forma como o prédio se organiza e sua variedade de usos, contribuindo não apenas para quem utilizará o edifício, mas também se tornando um grande marco arquitetônico na paisagem da capital paulista.

6.4 Casa das Rosas – São Paulo, Brasil

Localizada em um dos principais eixos viários da cidade de São Paulo, a Casa Das Rosas se situa na Avenida Paulista foi uma das edificações ocupada por uma das principais famílias paulistas no período cafeeiro (figura 31). A mansão foi tombada em 1985 pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico e em 1991 foi inaugurada a Casa das Rosas pela Secretaria de Cultura, funcionando como a Galeria Estadual de Arte, e reinaugurado em 2004 como Espaço Haroldo de Campos de Poesia e Literatura (SCORDAMAGLIO, 2019).

Figura 31 – Casa das Rosas em 1940



Fonte: Queiroz (2020).

Com uma mistura de estilos arquitetônicos pensado pelo escritório Técnico Ramos de Azevedo, o prédio de 1500m² apresenta em seus 30 cômodos elementos neoclássicos, neocoloniais, art nouveau e estilo clássico francês em seu interior. A casa se organiza em quatro pavimentos, sendo eles, porão, térreo, pavimento superior e sótão, envolvida em um terreno de 5.500m² ocupado por jardins de roseiras e pomares (figura 32)(SCORDAMAGLIO, 2019).

Figura 32 – Imagens internas da Casa das Rosas



Fonte: Scordamaglio (2019).

Após sua reinauguração e sua mudança de nicho para o foco literário, o espaço passou a abrigar cursos, oficinas de criação literária, palestras, círculos de debates, saraus, lançamento de livros e a primeira biblioteca brasileira especializada em poesia. A casa também contém uma livraria e um bistrô em sua área externa, sendo possível contemplar os jardins durante seu uso (figura 33) (SCORDAMAGLIO, 2019).

Figura 33 – Jardim Casa das Rosas



Fonte: Scordamaglio (2019).

Atualmente a mansão divide o terreno com um prédio comercial com acesso à Alameda Santos e é aberto ao público para apreciação de seus jardins e pomares, porém para contemplar suas exposições é necessário adquirir o ingresso.

Posto isso, a Casa das Rosas se torna um espaço que, apesar de ser tombado e necessitar da compra de ingressos para visitar seu interior, seu paisagismo característico e bem conservado se torna atrativo para passeios e espaços de permanências para diversos visitantes, sendo mais um exemplo no qual o público e o privado se entrelaçam devido suas peculiaridades arquitetônicas e paisagísticas beneficiando todos que utilizam o espaço sendo ele gratuito ou não.

6.5 PARQUE PÚBLICO SUPERKILEN - COPENHAGEN, DINAMARCA

Com o intuito de englobar a diversidade cultural, o parque público Superkilen em Copenhagen, tem como partido tornar o bairro de sua instalação em um centro de espaços urbanos a nível mundial, servindo de inspiração para outras cidades. Projetado pelo escritório BIG, Topotek1 e Superflex, percorre um dos bairros com maior diversidade étnica na Dinamarca, por isso, teve como princípio, criar um espaço com uma identidade visual única e original que se divide em três espaços, a praça vermelha a qual abriga o playground das crianças, o mercado preto que tem como funcionalidade ser um lugar de permanência com bancos, mesas de jogos e churrasqueiras permitindo o convívio social, e o parque verde onde se caracteriza por seu extenso gramado para a realização de piqueniques e brincadeiras ao ar-livre, buscando demonstrar melhores práticas urbanas (figura 34)(JORDANA, 2013).

Figura 34 – Parque público Superkilen, Dinamarca



Fonte: PARQUE URBANO, Superkilen... (2022).

O Projeto recebeu evidência em vários aspectos se destacando como novo conceito de áreas públicas, inovando o uso e distribuição dos espaços urbanos, recebendo vários prêmios desde o início de sua construção (figura 35)(JORDANA, 2013).

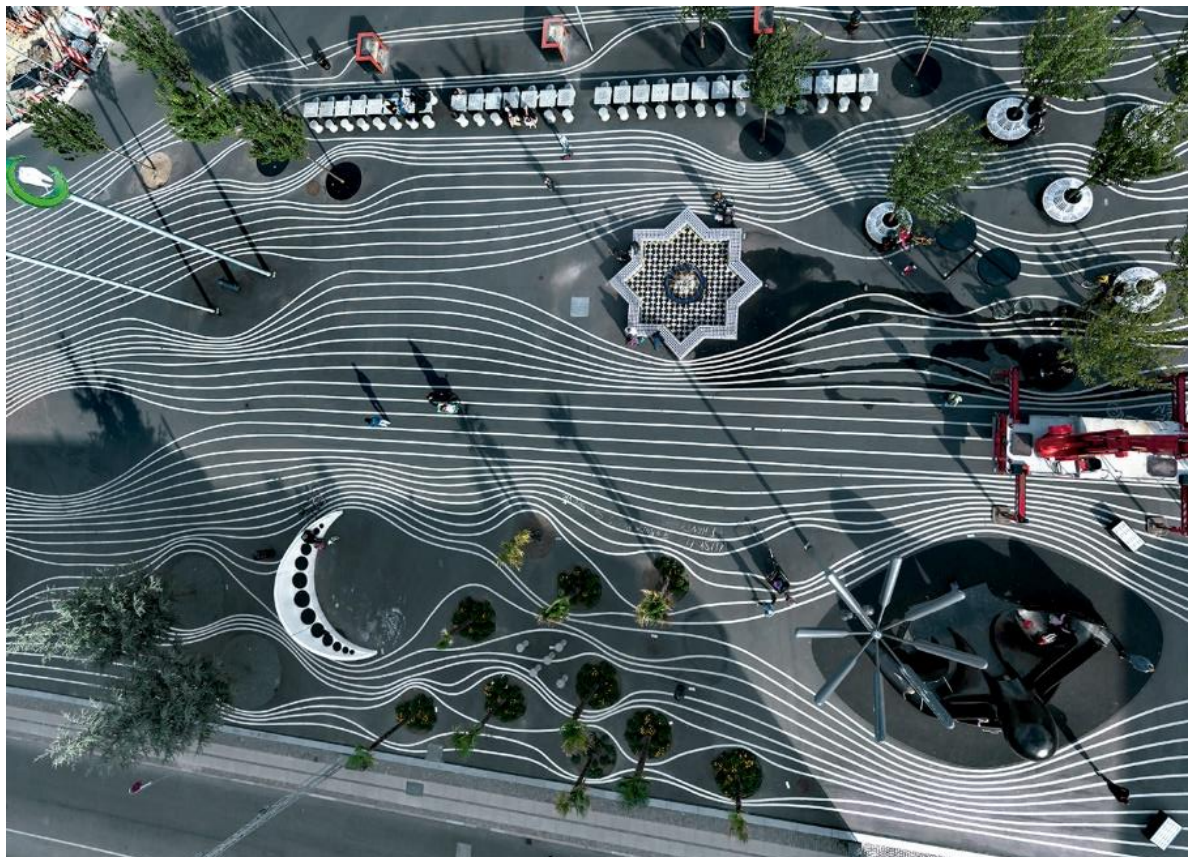
Este projeto é uma alegria! Ele não é só original, mas impressionante de se ver. É notável por sua abordagem estética, francamente artificial ao invés de fingir ser natural. Uma das dimensões mais interessantes do projeto é a inclusão da comunidade diversificada de usuários. Seu uso ousado de cor e arte pública em espaços que promovem a interação social e engajamento exalam um alto nível de excitação e energia onde antes parecia um espaço residual. Superkilen mostra o que pode ser feito com uma abordagem aberta e inventiva, dentro das limitações severas de custo. Isso demonstra o valor de poderosos movimentos visuais e espaciais, mantendo conectados a realidades de um contexto contemporâneo multicultural: a condição de muitas cidades europeias. A forma do projeto cresceu a partir de um processo de

participação da comunidade que levou a uma identidade clara e agradável série de espaços. Como uma expressão formal, ele quebra-se em pedaços e encaixa-se muito bem na escala da área circundante como uma interessante colcha de retalhos. Júri do 2013 Institute Honor Awards for Regional and Urban Design (JORDANA, 2013, n.p.).

Partindo do conceito de planejar um espaço de convivência que englobasse diferentes grupos culturais, onde todos eles pudessem se relacionar sem preconceitos, o parque público Superkilen trouxe elementos de vários países em seus mobiliários e equipamentos urbanos, buscando a diversidade étnica, resgatando uma fonte do Marrocos, placas metálicas de Israel e da França, placas de sinalização russas e até bancos vindos do Brasil, entre outros elementos de outros países como representado na figura 36 (O FANTÁSTICO, (e premiado)... (2016).

Esses elementos contribuem trazendo o sentimento de familiaridade em seus visitantes ao utilizarem o local, diminuindo assim as porcentagens de incômodo ao utilizar algum espaço desconhecido que lhe causa estranhamento, dando a sensação de estar em casa (O FANTÁSTICO, (e premiado) ... (2016).

Figura 35 - Parque urbano Superkilen, Copenhague



Fonte: PARQUE URBANO, Superkilen... (2022).

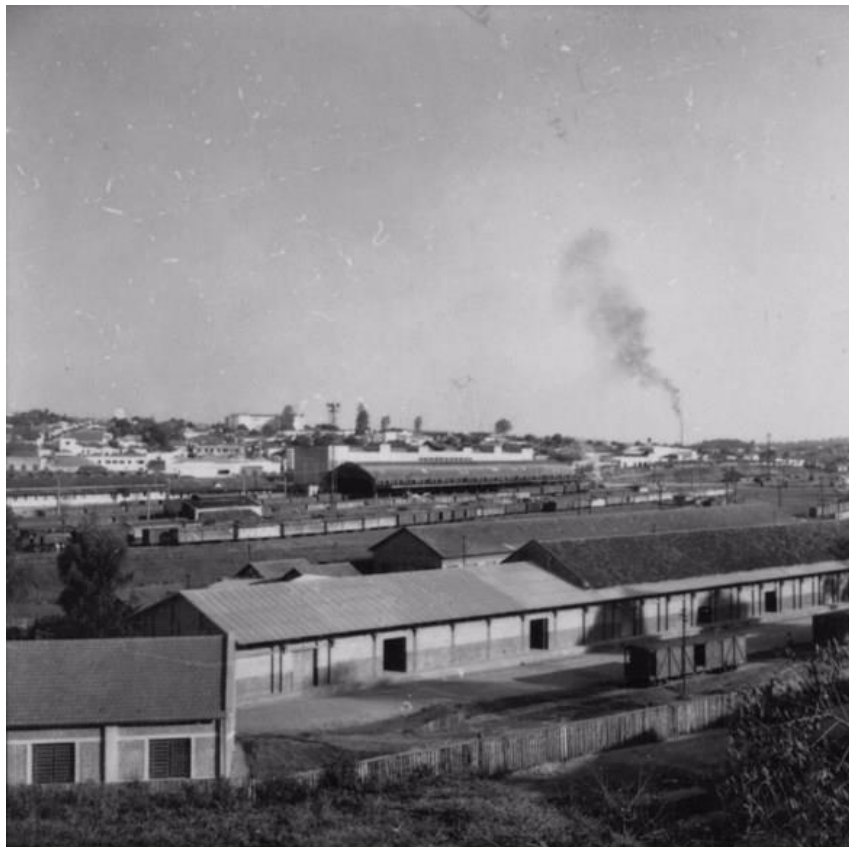
Posto isso, é possível afirmar que o espaço busca reproduzir paisagens urbanas mesmo que distantes de outros lugares do mundo, inovando a ideia tradicional de parque público e atraindo diversos visitantes devido sua autenticidade e inovação projetual. Sendo assim, Superkilen foi escolhido como referência projetual devido suas particularidades e sua facilidade em abrigar diversas e distintas etnias em um mesmo espaço urbano, revolucionando a relação entre o pedestre e o espaço público por meio de elementos implantados no decorrer de sua extensão, criando um vínculo com a história e vivência de quem está utilizando aquele local.

7 LOCAL DE INTERVENÇÃO

Foi com a vinda da ferrovia Sorocabana, em 1905, que Bauru passou a ser considerado como um grande centro ferroviário, já que existia um grande fluxo de pessoas começando a morar de fato na cidade. Com isso, a urbanização, comércio, ensino técnico e uma infraestrutura mais sólida chegaram até a cidade e Bauru foi se desenvolvendo e se tornando referência por sua localidade e benefícios que oferecia aos novos moradores.

Logo o município seria palco do maior entroncamento de linhas férreas da América do Sul, com a criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1906 e a chegada da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1910, mostrada na figura 37. O objetivo era então proporcionar uma união com os atuais estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, além da tradicional função de ferrovia cata-café. Nessa mesma época, foram implantadas as primeiras obras públicas, com a intenção de tornar a cidade bonita e atrativa visando o valor imobiliário dela. (GHIRARDELLO, 2002).

Figura 37 – Estrada de ferro: Bauru (SP) - 1957



Fonte: IBGE Cidades (<https://cidades.ibge.gov.br/>)

A cidade de Bauru (figura 38) foi então, fundada de fato em 1896. Ela se localiza no interior do estado de São Paulo, região sudeste do país. Com 526 metro de altitude em relação ao nível do mar, abriga 381.706 habitantes em um território de 673,5 km², sendo a 18^o cidade mais populosa do estado (IBGE, 2021).

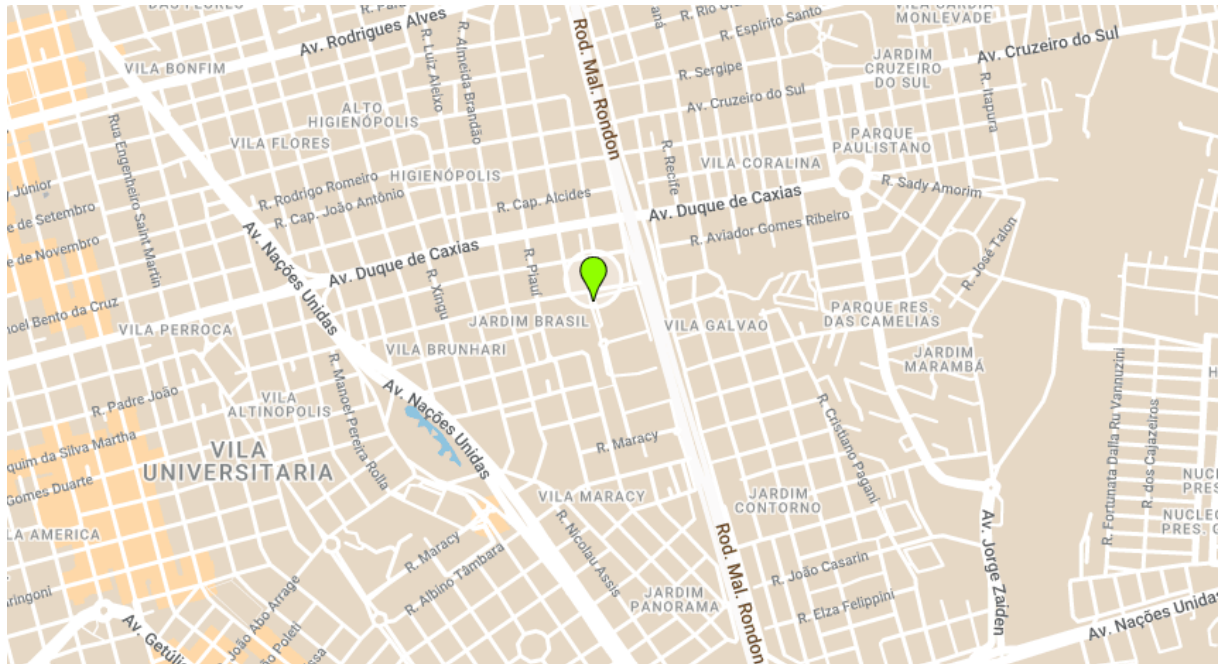
Figura 38 – Cidade de Bauru no interior de São Paulo



Fonte: IBGE (2021)

No que se refere à localização, Bauru possui várias rodovias de ligação com importantes cidades do interior de São Paulo, (figura 39). Entre elas, as mais utilizadas são: Rodovia Engenheiro João Batista Cabral, que liga a cidade de Bauru com Piratininga, Paulistânia e Santa Cruz do Rio pardo. A Rodovia Cesário José de Carvalho faz a ligação entre Bauru e Jacanga. A João Ribeiro de Barros liga a cidade com Jaú e Pederneiras. E por fim, a Rodovia Marechal Rondon que liga Bauru com Agudos, Botucatu, Araçatuba, Lençóis Paulista e também é utilizada como ponto de partida a fim de chegar na capital São Paulo.

Figura 39 – Mapa das principais avenidas e rodovias de Bauru



Fonte: Elaboração própria (2022)

Visando a área de intervenção, torna-se importante analisar que o Centro Universitário do Sagrado Coração se situa paralelamente com a Rodovia Marechal Rondon, tornando-se mais acessível para os estudantes das cidades vizinhas que ocupam em grande peso o Centro Universitário.

7.1.1 Análise da área

Este capítulo apresenta o terreno (Figura 40) onde será implantada a proposta do conceito de gentileza urbana aplicado no Centro Universitário do Sagrado Coração cidade de Bauru.

Figura 40 – Terreno e entorno atual



Fonte: Google Maps editado pela autora (2022)

A área de intervenção está inserida no Jardim Brasil, um local extremamente tradicional na cidade de Bauru. Em 1953 a Unisagrado era FAFIL (Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Sagrado Coração), após isso, em 1980 se tornou Faculdades do Sagrado Coração, em 1986 se tornou a Universidade do Sagrado Coração e por fim, em 2019, Centro Universitário Sagrado Coração – UNISAGRADO. Com todos esses anos de tradição, é correto afirmar que o Centro Universitário moldou seus arredores, visto que grande parte dos edifícios do seu entorno são compostos por estudantes e a especulação imobiliária da região é alta por conta da Unisagrado.

8 CONCEPÇÃO PROJETUAL

Quando um projeto é posto em prática, ele tem a responsabilidade social de agregar algum tipo de benefício na cidade e na vida das pessoas. Na presente pesquisa, a proposta projetual é garantir o bem-estar da população sem a presença de segregações sociais, buscando um aproveitamento geral, e não apenas dos estudantes ou frequentadores do Centro Universitário do Sagrado Coração. Porém, como a pesquisa foi previamente estabelecida em um edifício residencial, a mesma apresentou como conceito a setorização harmoniosa a partir dos usos disponíveis no entorno, na intenção de uma melhor organização do espaço, como mostra na figura 41.

Figura 41 – Mapa mental de setorização da área inicial



Fonte: Elaboração própria (2022)

Os usos nesse projeto inicial seriam então separados entre: comercial; permanência e descanso e uso esportivo e de lazer. Essas três divisões, que na verdade são só barreiras imaginárias, seriam colocadas em prática com a mesclagem entre os espaços e muitas áreas verdes, visando um conforto térmico e visual; uma delimitação sutil entre uma área e outra, demarcada com a mudança da textura e coloração do piso; e a presença de diversos tipos de equipamentos e mobiliários urbanos, a fim de garantir uma boa infraestrutura para os usuários do entorno, tudo

isso em conjunto com a estética visual entrelaçada com a arte urbana presente na área de intervenção.

Já no atual projeto, que se situa no Centro Universitário do Sagrado Coração, foi usado o mesmo conceito de ausência de segregações sócias, então os pontos focais trabalhados têm o intuito de melhorar a qualidade do espaço não só para quem frequenta o mesmo e sim buscando abranger as três escalas: escala do pedestre, do carro e da paisagem.

8.1 Programa de Necessidades

O programa de necessidades da proposta inicial foi baseado em todos os estudos anteriores, propondo-se a cumprir a setorização entre os usos comerciais, de permanência e descanso e esporte e lazer citados, o programa de necessidades (figura 42) tem como objetivo especificar quais seriam os mobiliários e equipamentos urbanos capazes de garantir uma gentileza urbana em diversos tipos de escala.

Figura 42 – Programa de necessidades inicial



Fonte: Elaboração própria (2022)

Na “ala” comercial foram dispostos alguns pontos essenciais como galerias comerciais, restaurantes e caixas eletrônicos disponíveis 24 horas. Na parte de permanência e descanso, existirá alguns mobiliários urbanos indispensáveis como por exemplos bancos, lixeiras, pontos de ônibus cobertos, bicicletário, banheiro público, bebedouro e postes de luz que forneçam uma boa iluminação pública, bem como a disposição de uma praça pública para os transeuntes.

Por fim, na área de esporte e lazer existirá uma pista de skate disposta de forma pública, espaços para feiras, tanto feiras de verduras quanto feiras de artesanatos, onde a população e os moradores poderão usufruir desses serviços. Haverá também um espaço pet que proporcionará áreas com brinquedos, circuitos, lixeiras anti-odor, bebedouros para cães e gatos, e espaços para cães e seus donos se divertirem em momentos ao ar livre bem como a disponibilização de suportes de sacolinhas de lixo para o recolhimento das fezes, assim os donos dos pets também podem praticar a gentileza mantendo o local limpo e agradável.

Todos os elementos descritos no programa de necessidade serão acessíveis para cadeirantes e haverá também placas de sinalização elaboradas com textos e pictogramas contidos em alto relevo, com os dizeres traduzidos para o código braile.

E no atual projeto, conforme a figura 43, o programa de necessidades segue o mesmo conceito, mas se divide de forma diferente.

Figura 43 – Programa de necessidades atual

PROGRAMA DE NECESSIDADES		
PEDESTRE	CARRO	PAISAGEM
PONTOS DE PERMANÊNCIA	BAIAS DE DESACELERAÇÃO	NOVO DESENHO URBANO
PONTOS DE DESCANSO	BAIAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE	NOVOS ACESSOS
MOBILIÁRIOS URBANOS	VAGAS PARA VANS E ÔNIBUS	
NOVOS ACESSOS	NOVOS ACESSOS	

Fonte: Elaboração própria (2022)

Uma vez que agora a preocupação é exclusiva com as três escalas, sendo a do pedestre, do carro e da paisagem. Portanto aqui o programa de necessidades visa atender essas questões, na escala do pedestre existem novos locais de permanência e descanso, bem como mobiliários urbanos como bancos e áreas de convivência, pontos de ônibus, bicicletário, etc. Na escala do carro existem baias de desaceleração e baias de embarque e desembarque, que atualmente é algo muito necessário para o Centro Universitário, bem como as vagas para ônibus e vans, para que os mesmos não necessitem adentrar o Centro Universitário causando engarrafamento e lentidão. Já para a escala da paisagem, ela conta com um novo desenho urbano e novos acessos, que são bem aparentes principalmente no primeiro ponto focal.

8.2 Plano de Massas

O projeto inicial também seguia as diretrizes baseadas na qualidade do espaço e na relação harmoniosa entre as três escalas citadas anteriormente, a escala do pedestre, do carro e da paisagem. Para melhor compreensão desse primeiro projeto, a figura 44 apresenta a implantação da área de intervenção juntamente com a enumeração dos pontos focais onde se situam as gentilezas urbanas.

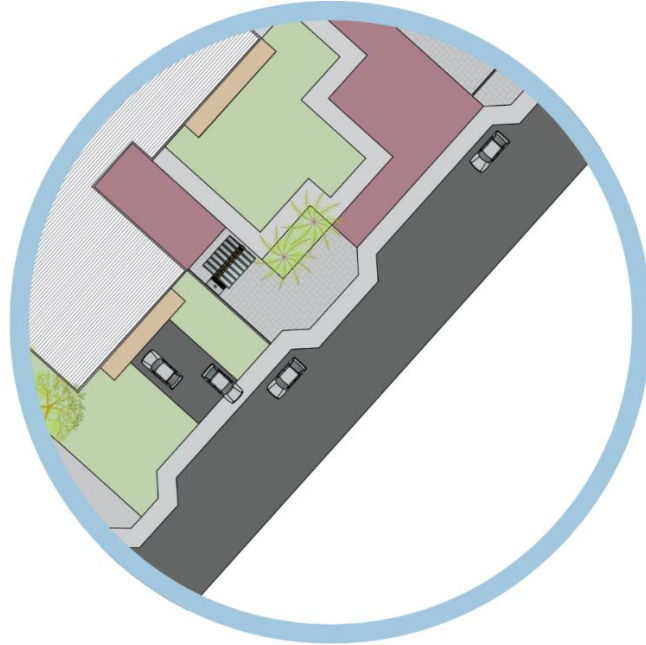
Figura 44 – Implantação inicial



Fonte: Elaboração própria (2022)

Os nove pontos citados na figura 44 se encontram abaixo mais detalhadamente em conjunto com suas imagens volumétricas.

Figura 45 – Baía de desaceleração



Fonte: Elaboração própria (2022)

Figura 46 – Imagem volumétrica da baía de desaceleração

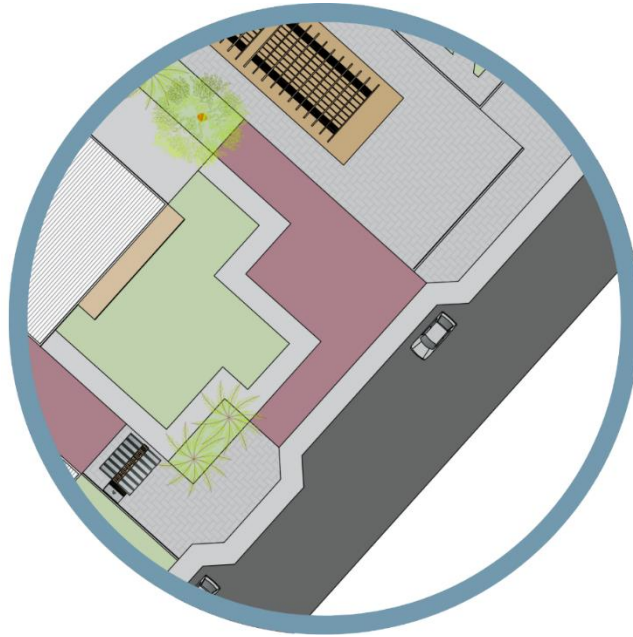


Fonte: Elaboração própria (2022)

O segundo ponto focal (figura 47), diz respeito a marquise localizada na entrada de pedestres junto com a guarita. Ela tem como função abrigar as pessoas nos dias

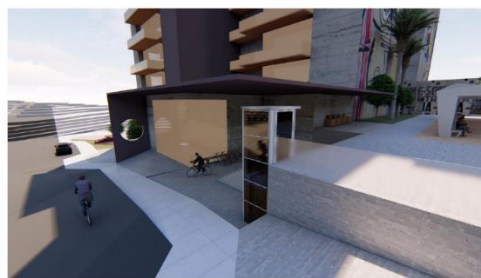
chuvosos e causar um bom conforto térmico bloqueando os intensos raios solares nos dias de calor extremo. Embaixo dessa marquise, como mostra a figura 48, se situa o bicicletário juntamente com lixeiras que separam os lixos recicláveis, também é possível notar a presença de um elevador para os cadeirantes, garantindo que os mesmos tenham a mesma acessibilidade que os demais pedestres.

Figura 47 – Marquise



Fonte: Elaboração própria (2022)

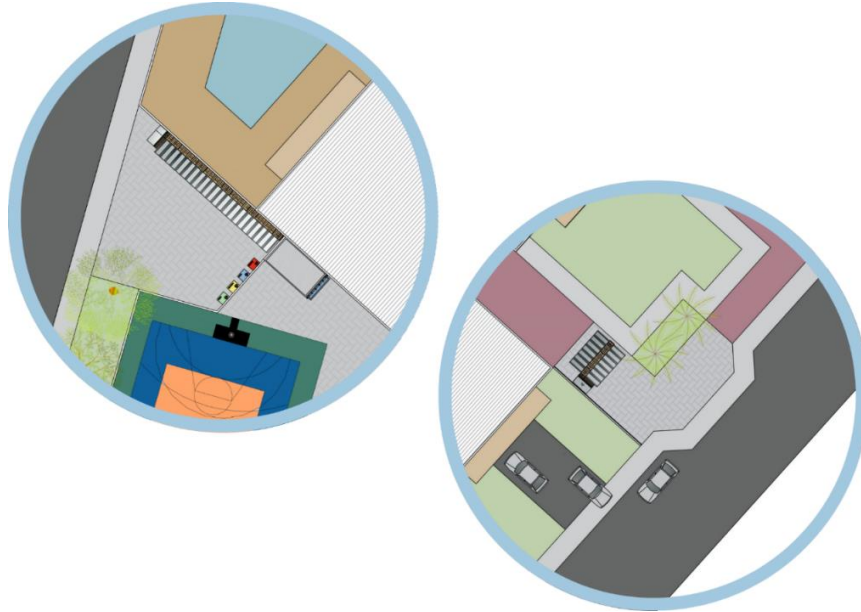
Figura 48 – Imagem volumétrica da marquise



Fonte: Elaboração própria (2022)

O terceiro ponto focal (figura 49), apresenta os dois pontos de ônibus que se encontram na área de intervenção. Os pontos são cobertos, o primeiro deles conta com lixeiras para recicláveis e ambos possuem assentos, inclusive um espaço destinado aos cadeirantes, visando o conforto dos frequentadores, como indica a figura 50.

Figura 49 – Pontos de ônibus



Fonte: Elaboração própria (2022)

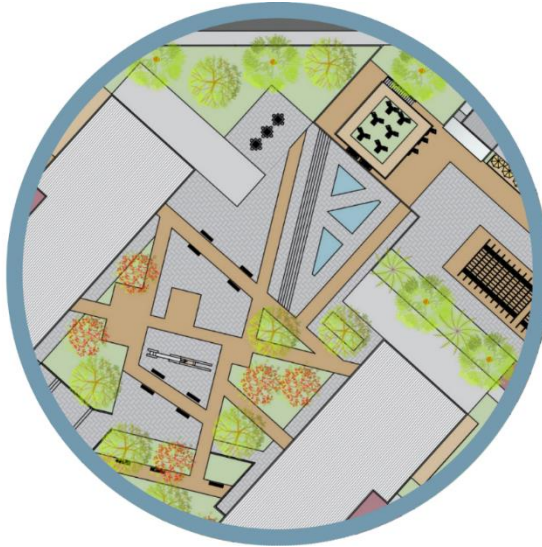
Figura 50 – Imagem volumétrica dos pontos de ônibus



Fonte: Elaboração própria (2022)

Em seguida, o quarto ponto focal (figura 51), diz respeito a escala da paisagem. Ele apresenta as duas empenas, uma de cada edifício, que conta com a presença da arte urbana em forma de grafites na parte interna e externa das empenas (figura 52).

Figura 51 – Arte urbana aplicada nas empenas



Fonte: Elaboração própria (2022)

Figura 52 – Imagem volumétrica das empenas

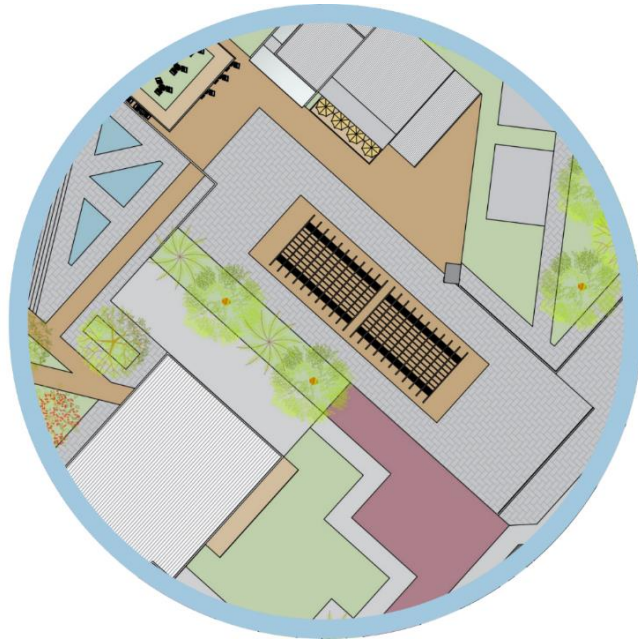


Fonte: Elaboração própria (2022)

O quinto ponto focal, indicado pela figura 53, indica a praça pública que apresenta dois elementos que vislumbram a escala do pedestre. O primeiro deles é a

estrutura com design assimétrico que proporciona um atrativo visual para o transeunte, além de dispor de assentos para os mesmos. O segundo é o grande muro que divide o privado (edifício onde apenas os moradores possuem acesso) e o público (a praça onde qualquer cidadão pode frequentar) que também conta com a presença da arte urbana representada pelo lambe-lambe presente no muro (figura 54).

Figura 53 – Praça pública



Fonte: Elaboração própria (2022)

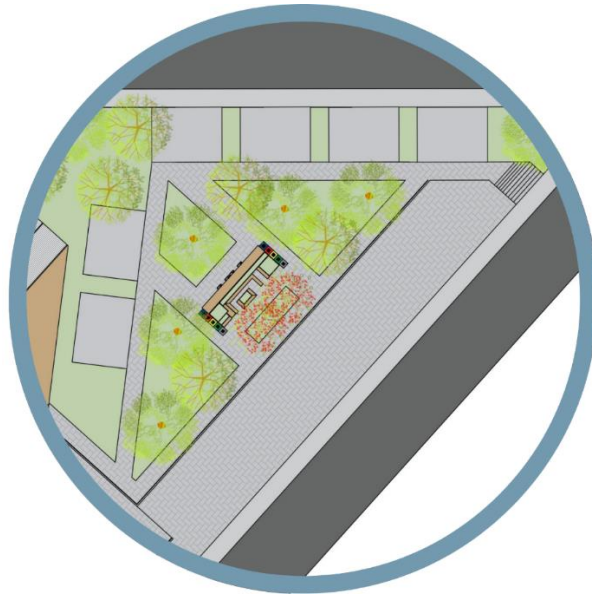
Figura 54 – Imagem volumétrica da praça pública



Fonte: Elaboração própria (2022)

Em seguida, no sexto ponto focal (figura 55), é disposto de galerias comerciais juntamente com um mobiliário e equipamento urbano, onde de um lado se encontra bancos e pontos para socialização e do outro se situa os caixas eletrônicos, com a disposição de lixeiras para recicláveis nas duas extremidades (figura 56).

Figura 55 – Galerias comerciais



Fonte: Elaboração própria (2022)

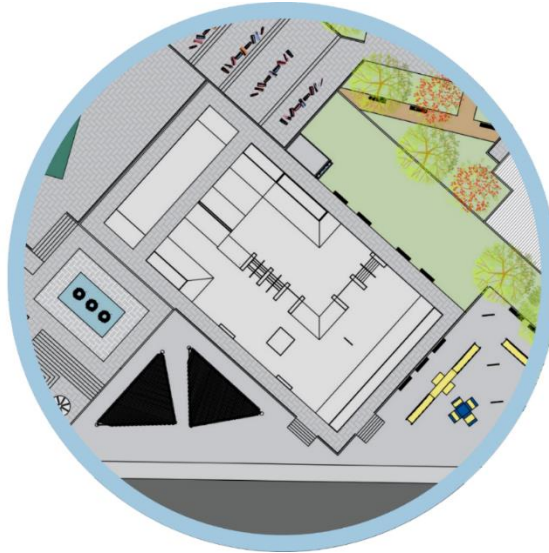
Figura 56 – Imagem volumétrica das galerias comerciais



Fonte: Elaboração própria (2022)

O sétimo ponto focal (figura 57), apresenta a pista de skate disponibilizada para população. A pista conta com um banheiro e um bebedouro público ao seu redor (figura 58).

Figura 57 – Pista de skate



Fonte: Elaboração própria (2022)

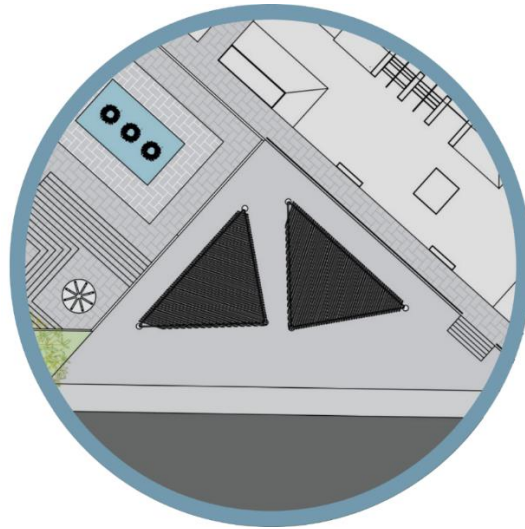
Figura 58 – Imagem volumétrica da pista de skate



Fonte: Elaboração própria (2022)

O ponto focal de número oito (figura 59), apresenta a estrutura disposta para a realização de feiras para população. Essas feiras podem ser de artesanato, verduras ou a estrutura pode ser vista como um espaço para expressões artísticas (figura 60).

Figura 59 – Espaço para feiras



Fonte: Elaboração própria (2022)

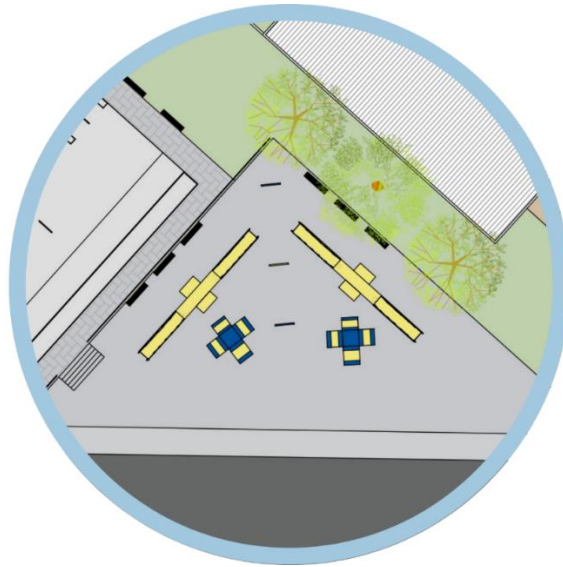
Figura 60 – Imagem volumétrica do espaço para feiras



Fonte: Elaboração própria (2022)

O nono ponto focal (figura 61), diz respeito ao espaço pet destinado aos animais de estimação dos moradores e também disponível para qualquer cidadão que tiver interesse de levar seu animal até lá. O ponto (figura 62), conta com bancos para os frequentadores e brinquedos, circuitos, saquinhos de lixo disponibilizados para o recolhimento das fezes, lixeiras anti-odor e bebedouros para os animais.

Figura 61 – Espaço pet



Fonte: Elaboração própria (2022)

Figura 62 – Imagem volumétrica do espaço pet



Fonte: Elaboração própria (2022)

Uma vez contextualizado o projeto anterior, o atual projeto que se situa no Centro Universitário do Sagrado Coração segue as mesmas diretrizes e aplica os mesmos conceitos de gentileza urbana que o projeto anterior.

Figura 63 – Implantação geral antes da intervenção



Fonte: Elaboração própria (2022)

O Centro Universitário do Sagrado Coração inicialmente contava com alguns aspectos adoecidos que é possível de visualizar na figura 63. A área de intervenção foi então dividida em três pontos focais, o primeiro se localiza na entrada do Centro Universitário, o segundo se situa na lateral e o terceiro se encontra no fundo do Centro Universitário. Esses pontos foram repensados, como mostra a figura 64, para que houvesse uma melhor qualidade e reaproveitamento no espaço já existente.

Figura 64 – Implantação geral após a intervenção



Fonte: Elaboração própria (2022)

Antes da intervenção (figura 63) era possível notar aspectos como ausência de locais para os ônibus e vans que levam e aguardam os estudantes. É possível observar que a entrada para a vicinal da Rodovia Marechal Rondon é um tanto perigosa por falta de espaço para a realização das manobras. Os mobiliários urbanos são escassos ou inexistentes, faltam bancos, bicicletários, pontos de ônibus de qualidade, espaços de permanência e convivência. Nota-se também a falta de baias de aceleração, desaceleração e embarque e desembarque.

Após a intervenção realizada (figura 64) foi possível estabelecer melhorias nas três escalas citadas.

8.3 Pontos Focais

Conforme apontado no plano de massas, o projeto atual conta com três pontos focais que visa as três escalas: do pedestre, do carro e da paisagem.

Sendo assim, para melhor visualizar foi realizada a imagem volumétrica de cada ponto. A figura 65 apresenta o primeiro ponto focal. No primeiro ponto focal, que se encontra na frente do Centro Universitário do Sagrado Coração, agora existe um lugar com bancos e vegetação para permanência, bem como um ponto de ônibus coberto. Agora os ônibus e vans estacionam em uma vaga própria sem congestionar o trânsito, com a inclinação das vagas os estudantes saem direto no calçadão, ou seja, também não se acumulam na rua. Foi inserida uma baia com o raio ideal para que os motoristas manobrem ao saírem desse novo portão, quando eles se encaminham sentido a vicinal da Rodovia Marechal Rondon, eles encontram essa baia com o raio correto para manobrar de forma segura antes de adentrar a vicinal. Saídas secundárias também foram criadas para facilitar o trânsito interno do Centro Universitário.

Figura 65 – Primeiro ponto focal



Fonte: Elaboração própria (2022)

No segundo ponto focal, na lateral do Centro Universitário, também foram adicionados locais próprios para ônibus e vans, no caso baias de embarque e desembarque que visam desengarrifar o trânsito externo. Os mobiliários urbanos também já não são mais um problema, já que agora se torna presente um ponto de ônibus coberto, bancos, iluminação com novos postes da altura dos pedestres e lixeiras. Os portões de pedestre bem como seus caminhos agora estão bem delimitados. As árvores foram recuadas juntamente com a calçada para ampliar esse espaço mas houve o replantio das mesmas e os postes de iluminação já existentes permanecem em seus lugares.

Figura 66 – Segundo ponto focal



Fonte: Elaboração própria (2022)

No terceiro ponto a baia de desaceleração foi criada para que os motoristas que estão na vicinal da Rodovia Marechal Rondon consigam acessar a Rua Albino Tâmbara com segurança. Atualmente esse é um grande e arriscado problema presente na região, uma vez que os carros que ali percorrem a vicinal com alta velocidade são obrigados desacelerar bruscamente para conseguir entrar nessa rua, com isso aumenta e facilita os riscos de acidentes de trânsito.

Figura 67 – Terceiro ponto focal



Fonte: Elaboração própria (2022)

Sendo assim, com base nas imagens apresentadas e as análises feitas, é possível entender que as intervenções feitas são essências para o Centro Universitário, não apenas para torna-lo um lugar esteticamente mais agradável, mas visando sua funcionalidade e sua qualidade no aproveitamento total do espaço que o mesmo ocupa.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa abordou adversidades e propôs soluções para uma das principais questões que a grande maioria das cidades brasileiras acabam enfrentando nos dias que ocorrem: as consequências da falta ou do mau planejamento urbano.

Nesse sentido, este trabalho traz visibilidade para a temática e indica soluções entre as escalas das pessoas, da paisagem e do carro. Ademais, proporciona um lugar para o encontro e socialização entre os cidadãos e cria ambientes funcionais e agradáveis, fornecendo vitalidade urbana ao local em busca de mudar a relação entre os moradores e a cidade, restaurando as conexões interpessoais dentro do espaço público urbano.

Por fim, conclui-se que com os estudos citados até o momento, que foi possível desenvolver uma proposta projetual buscando estimular o convívio social, tendo como intuito atender as reais necessidades de todos os usuários e frequentadores e assim ter um programa de necessidades adequados a essa demanda. Desse modo, o entorno do Centro Universitário do Sagrado Coração, possui grande potencial para melhorar a qualidade de vida urbana da cidade, trazendo a relação harmoniosa entre os espaços e promovendo diversos pontos para permanência e convivência, tornando assim o Centro Universitário um lugar acolhedor que atende não só as necessidades básicas de estudo.

REFERÊNCIAS

AIRES, Rafaella. Êxodo Rural: o que é e os impactos no agronegócio. Revista MyFarm, publicado em: 26/02/2021. Disponível em: <https://www.myfarm.com.br/exodo-rural/>. Acesso em: 06 Abr. 2022.

ALBUQUERQUE, Thais. Arte de rua, criatividade e expressão na cidade. 26 Nov, 2021. Art ref. Disponível em: <https://arteref.com/movimentos/arte-de-rua/#:~:text=Arte%20Urbana%2C%20Arte%20de%20Rua,reconhecimento%20ou%20vernissages%0para%20acontecer..> Acesso em 08 Abr, 2022.

ARAGÃO, Solange. Entre o público e o privado: o uso dos espaços livres nas vilas e conjuntos de edifícios residenciais de classe média e de classe média alta implantados na cidade de São Paulo. 2003. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/274517581> Entre o público e o privado o uso dos espaços livres nas vilas e conjuntos de edifícios residenciais de classe média e de classe média alta implantados na cidade de São Paulo Acesso em 10 Abr, 2022.

BARATTO, Romullo. 10 Razões por que uma cidade precisa de planejamento urbano. Archdaily. Publicado em 15 Mar, 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-174761/10-razoes-pelas-qua-uma-cidade-precisa-de-planejamento-urbano> Acesso em 08 Abr, 2022.

BASILE, Rafaella. A cultura do carro: o que ela diz sobre nós mesmos?. Archdaily. Publicado em 29 de Jan de 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/910422/a-cultura-do-carro-o-que-ela-diz-sobre-nos-mesmos> Acesso em 08 Abr, 2022.

BAURU (SP). Prefeitura. 2013. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br>. Acesso em 08 Abr, 2022.

BEZERRA, Mariana. A. JÚNIOR, Moisés. F. C. Cidades, espaços públicos e comportamento: discussões sobre o cenário urbano no contexto de pandemia global. Observatório das Metrópolis. Postado em: 11/06/2020. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/cidades-espacos-publicos-e-comportamento-discussoes-sobre-o-cenario-urbano-no-contexto-de-pandemia-global/> Acesso em: 07 Abr, 2022.

BIGUCCI, Roberta. In.: Assessoria de Comunicação - Secovi-SP. Hoje é dia de gentileza urbana. Publicado em 17 de setembro de 2020. Disponível em: <https://www.secovi.com.br/noticias/hoje-e-dia-de-gentileza-urbana/14988> Acesso em : 09 Abr, 2022

BRASIL, LEI FEDERAL n. 6.766 de 1979. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm Acesso em: 07 Abr, 2022.

BRASIL, LEI NBR 9284. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/239063983/Nbr-9284-1986-Equipamento-Urbano-Classificacao> Acesso em: 11 Abr, 2022.

BETSY, Jackline. Como se desenvolveu a arte urbana chegou no Brasil Soul Art. Publicado em: 02 de Julho de 2021. Disponível em: - <https://soulart.org/artes/arte-urbana-chegou-ao-brasil> Visitado em: 01 Jun, 2022.

CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. Espaços públicos de São Paulo: o resgate da urbanidade. 2014. 152 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

CARVALHO, Leandro. Cidades: espaços públicos e privados. 2012. Escolakids. Disponível em: <https://escolakids.uol.com.br/historia/cidades-espacos-publicos-e-privados.htm> Acesso em: 01 Jun, 2022.

CRAVEIRO, Rodrigo. “Após tragédia, revolta e raiva, começaram a tomar conta das ruas de Beirute”. Correio Braziliense. Postado em: 07/08/2020. Disponível em: <https://www.correio braziliense.com.br/mundo/2020/08/3986746-frustracao--raiva--e-sede-de-justica.html>. Acesso em: 05 jun, 2022.

CRUZ, Talita. Mobiliário Urbano: entenda o conceito e veja 20 exemplos criativos. Publicado em 28 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.vivadecora.com.br/pro/mobiliario-urbano/> Acesso em 05 Jun, 2022.

CURY, Jorge, F. In.: VALENTIM, Shirley. 17 de setembro é dia da gentileza urbana. Publicado em 14 de Setembro de 2015. Disponível em: <http://www.secovi.com.br/noticias/17-de-setembro-e-dia-da-gentileza-urbana/10746> Acesso em 06 Jun, 2022.

CULLEN, G. Paisagem urbana. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DELAQUA, Victor. Arte e Arquitetura: “Empena Viva” por Nitsche projetos visuais. Archdaily. Publicado em 05 Jul, 2015. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/769604/arte-e-arquitetura-empena-viva-por-nitsche-projetos-visuais> Acesso em 07 Jun, 2022.

DELAQUA, Victor. Cidades mais ativas e segurança diária. Archdaily. Publicado em 07 de agosto de 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/877189/cidades-mais-ativas-e-seguranca-viaria> Visitado em: 08 Jun, 2022.

DELAQUA, Victor. Mobilidade ativa como possibilidade de uma vida melhor. Archdaily. Publicado em 07 Jun. 2020. Disponível em https://www.archdaily.com.br/br/940876/mobilidade-ativa-como-possibilidade-de-uma-cidade-melhor?ad_medium=gallery Acesso em 08 Jun, 2022.

DEL RIO, V. ; OLIVEIRA, L. Percepção ambiental: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos, Universidade de São Carlos, 1996.

DIAS, Caio. S. Gentileza Urbana revista Klie. 2019.

DISARO, Alexandre. “O renascimento do cheonggyecheon”. Publicado em 10 fev, 2015. Disponível em: <http://www.viveraviagem.com.br/cheonggyecheon/> Acesso em: 08 Jun, 2022.

ELOY, Edilson. Mobiliário Urbano, para o bem e para o mal. Publicado em 20 de maio de 2019. Disponível em: <https://mobilize.org.br/blogs/burricas-urbanas/index.php/2019/05/20/burricas-no-mobiliario-urbano/> Acesso em 04 Jun, 2022.

ESPAÇO. In: MICHAELIS. Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Editora: Melhoramentos Ltda. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?id=jLZo> Acesso em: 03 jun. 2022.

FAVERO, Flaviane. Antolini. Praça Getúlio Vargas ficou às escuras na noite de domingo. Publicado em 29 jun. 2020. Disponível em: <https://www.alegretetudo.com.br/praca-getulio-vargas-ficou-as-escuras-na-noite-de-domingo/> Visitado em: 07 Jun, 2022.

FRANÇA, Bárbara. Gentileza Urbana. Revista O Tempo, 2016. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/pampulha/gentileza-urbana-1.1388793>. Acesso em: 06 jun. 2022.

FROHLICH, LILY. This London Garden In The Sky Offers Beautiful Views Of The City For Free . Sky Garden. 1 March, 2022.

GARCIA, Ana. B. Personagens subaquáticos colorem viaduto. Jcnet. Publicado em: 18/02/2021. Disponível em: <https://www.jcnet.com.br/noticias/cultura/2021/02/750220-personagens-subaquaticos-colorem-viaduto.html>. Acesso em 08 Jun, 2022.

G1. Chuva causa alagamentos em Bauru e interdita trecho da avenida Nações Unidas. 10 Mar. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/chuva-causa-alagamentos-em-bauru-e-interdita-trecho-da-avenida-nacoes-unidas.ghtml> Acesso em 03 Jun, 2022.

G1. Excesso de veículos é causa de congestionamentos e acidentes em Bauru. Publicado em 02 Dez, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2019/12/02/excesso-de-veiculos-e-causa-de-congestionamentos-e-acidentes-em-bauru.ghtml> Acesso em 03 Jun, 2022.

GHIRARDELLO, Nilson. Arquitetura em Bauru (1850 -1950). Editora ANAP. 1º edição. 2021.

GOLD, Philip. A. “Melhorando as condições de caminhada em calçadas”. São Paulo: Gold Projects, 2003.

HARROUK, Christele. Espaços públicos: lugares de protesto, manifestação e engajamento social. Archdaily. Traduzido por Vinícius Libardoni. Publicado em: 15/06/2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/941514/espacos->

[publicos-lugares-de-protesto-manifestacao-e-engajamento-social](#) . Acesso em: 07 jun, 2022.

HERTZBERGER, Herman. Lições de Arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 1999, p.12.

HERTZBERGER, Herman. Escola de Arquitetura – Lições de Arquitetura. 1996.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. População nos Censos Demográficos, segundo as Grandes Regiões, as Unidades da Federação e a situação do domicílio. 1960/2010. Censo 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>. Acesso em: 06 jun. 2022.

IBGE, 2021 - Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/bauru.html> Acesso em 04 Jun, 2022.

INDOVINA, F. O Espaço público-tópicos sobre a sua mudança. **Revista Cidades, Comunidades e Territórios**, Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), n.5, p.119-123, 2002.

IMBROISI, Margaret; MARTINS, Simone. Arte de Rua. História das Artes, 2022. Disponível em: <<https://www.historiadasartes.com/nomundo/arte-seculo-20/arte-de-rua/>>. Acesso em 04 Jun 2022.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Coleção a, São Paulo, WMF Martins Fontes, 2000.

JOANNA, Helm. "Superkilen / BIG" 20 Mai 2012. ArchDaily Brasil. Acessado 8 Jun 2022. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-17475/superkilen-big>> ISSN 0719-8906.

JORDANA, Sebastian. "Superkilen - projetado por BIG + Topotek1 + Superflex é Homenageado por AIA" [Superkilen masterplan designed by BIG + Topotek1 + Superflex Honored by AIA] 15 Fev 2013. ArchDaily Brasil. (Trad. Helm, Joanna) Acessado 08 Jun 2022. <<https://www.archdaily.com.br/br/01-97629/superkilen-projetado-por-big-plus-topotek1-plus-superflex-e-homenageado-por-aia>> ISSN 0719-8906

KAISER, Ilza. M. In: SAYURI, Ellen. Ruas de Bauru alagam há pelo menos 50 anos sem solução de planejamento. JornalDois. Publicado em 19 Mar, 2021. Disponível em: <http://jornaldois.com.br/ruas-de-bauru-alagam-ha-pelo-menos-50-anos/> Acesso em 08 Jun, 2022.

KOBRA, Eduardo. Oscar Neymeyer. São Paulo, Brasil, 2013.

LIMA, Aryane. "Projeto de restauração do cheonggyecheon". Publicado em 26 de mar, 2018. Disponível em: <https://projetobatente.com.br/projeto-de-restauracao-do-cheonggyecheon/> Acesso em: 08 Jun, 2022.

LYNCH, Patrick. "Pirâmide do Louvre de I.M.Pei vence o "AIA 25 Year Award" 25 Dez 2016. ArchDaily Brasil. (Trad. Baratto, Romullo). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/802010/piramide-do-louvre-de-impei-vence-o-aia-25-year-award> Acesso em: 07 jun, 2022.

MACIEL, Danielle. Gentileza agora! 17 de setembro dia da gentileza urbana. Publicado em 17 de setembro de 2014. Disponível em: <https://blog.tnh1.com.br/dosesdefoco/2014/09/17/gentileza-agora-17-de-setembro-dia-da-gentileza-urbana/> Acesso em 03 Jun, 2022.

MIGLIANI, Audrey. Onde as crianças brincarão? Como projetar cidades estimulantes e seguras para a infância. Archdaily. Publicado em: 17 Mar, 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/934019/cities-for-play-como-projetar-cidades-estimulantes-e-seguras-as-criancas>. Acesso em 08 Jun, 2022.

MOREIRA, Susanna. O que é urbanismo tático? Archdaily. Publicado em 06 Dez. 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/929743/o-que-e-urbanismo-tatico>. Acesso em 05 Jun, 2022.

NEVES, Fernando. Planejamento de equipamentos urbanos comunitários de educação: algumas reflexões. Cadernos Metr pole. Publicado em: Novembro, 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/284766130_Planejamento_de Equipamentos_Urbanos_Comunitarios_de_Educacao_Alguas_Reflexoes. Visitado em: 07 Jun, 2022.

OLIVEIRA, Nelson. ARAUJO, Ana. L. Território sem dono, calçadas brasileiras revelam negligência com o pedestre. Archdaily. Publicado em 17 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/933743/territorio-sem-dono-calçadas-brasileiras-revelam-negligencia-com-o-pedestre> Acesso em 02 Jun, 2022.

OLIVEIRA, Danielle. Porte-coch re facilita embarque e desembarque na entrada de prédios, dizem especialistas. G1 GO. Publicado em: 08 Mai, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/goias/mercado-imobiliario/noticia/porte-cochere-facilita-embarque-e-desembarque-na-entrada-de-predios-dizem-especialistas.ghtml>. Acesso em 08 Jun, 2022.

OVERSTREET, Kaley. Estacionamentos ocupam 5% do território dos EUA: como repensar nossas cidades?. Archdaily. Publicado em 08 Fev, 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/976111/estacionamentos-ocupam-5-percent-do-territorio-dos-eua-como-repensar-nossas-cidades> Acesso em 01 Jun, 2022.

PALLAMIN, Vera M. Espaço público e as lutas por reconhecimento. Espaço & Debates: Espaço público: o Conceito e o Político, São Paulo, v. 25, n. 46, p. 55-61, 2005.

PENATTI, Giovana. Como visitar o Sky Garden em Londres. Publicado em: 24 de Jan, 2020. Disponível em: <https://www.beijociao.com/como-visitar-sky-garden-londres-2020/> Acesso em: 05 Jun, 2022.

PUIME, Emílio. Diferenças entre espaço público, privado e acessível ao público. Jusbrasil. 2014. Disponível em: <https://emiliopuime.jusbrasil.com.br/artigos/112339069/diferencas-entre-espaco-publico-privado-e-acessivel-ao-publico>. Acesso em: 07 Jun, 2022.

RIBAS, Pedro. Manutenção deixa a praça Afonso Botelho 100% iluminada. Regional Portão. Publicado em: 09/07/2019. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/manutencao-deixa-a-praca-afonso-botelho-100-iluminada/51387> Visitado em: 03 Jun, 2022.

SCARDAMAGLIO, Carolina. Casa das rosas – Que prédio é esse?. Live. Publicado em: 28 Out. 2019. Disponível em: <https://live.apto.vc/casa-das-rosas-que-predio-e-esse/> Acessado em: 08 Jun 2022.

SCHBERT, Tarsila. In.: ALFARO, Érika. Artista que assinou novo letreiro de Bauru, Tarsila Schbert já expôs trabalhos em 14 países pelo mundo. Solutudo. Disponível em: <https://conteudo.solutudo.com.br/bauru/artista-novo-letreiro-bauru-tarsila-schubert-trabalhos-14-paises/> Acesso em 08 Jun, 2022.

SILVA, Pedro. V. Os espaços público e privado. Publicado no Ecodebate. 14/04/2015. Disponível em: <https://www.ecodebate.com.br/2015/04/14/os-espacos-publico-e-privado-artigo-de-valdeci-pedro-da-silva/> Acesso em: 07 Jun, 2022.

SILVA, Luiz Paulo Moreira. "O que são as dimensões do espaço?"; Brasil Escola. 2017. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/o-que-e/matematica/o-que-sao-as-dimensoes-espaco.htm>. Acesso em 07 de junho de 2022.

SOUZA, Fátima. “Caminhabilidade o que é e qual a sua importância?”. Politize. Publicado em 04 de agosto de 2021. Disponível em: <https://www.politize.com.br/caminhabilidade/> Acesso em 01 Jun, 2022.

TEMBRA, Nelson. Com os murais “welcome to Amazônia” e “Co2” Eduardo Kobra provoca incômodo e inquietação. Publicado em 16 Jul. 2011. Disponível em: <https://nelsontembra.wordpress.com/2011/07/16/com-os-murais-welcome-to-amazonia-e-c02-eduardo-kobra-provoca-incomodo-e-inquietacao/> Acesso em 02 Jun, 2022.

TUMELERO, Naína. Pesquisa Exploratória: conceito, características e aplicação em 4 passos. Publicado em: 03/04/2019. Disponível em: <https://blog.mettzer.com/pesquisa-exploratoria/>. Acesso em: 06 jun. 2022.

VEIGA, Edson. Em clima de urgência ambiental, artistas brasileiros fazem alerta em obras. CNN Brasil. Internacional. 2021.

ZEVI, Bruno; Saber ver a arquitetura; São Paulo: Martins Fontes, 2002.