

CONGRESO INTERNACIONAL ARQUITECTONICS: MENTE, TERRITORIO Y SOCIEDAD

CONSTRUYENDO LA VIDA SOCIAL: EL CONOCIMIENTO INCORPORADO, EXTENDIDO Y DISTRIBUIDO QUE SUBYACE EN LA ARQUITECTURA Y EN EL URBANISMO

BARCELONA 31 DE MAYO, 1 Y 2 DE JUNIO DE 2017

CRONOTOPO SÓCIOFÍSICO DO ESPAÇO PÚBLICO EM CENTRO URBANO CONSOLIDADO

Débora Maria Svizzero BONI¹; Rosio FERNÁNDEZ BACA SALCEDO²

A qualidade dos espaços públicos determinam os usos e a frequência dos usuários no local através de suas edificações, fachadas, fluxos, usos, mobiliários, texturas, culturas, cores e paisagens. Os entornos podem ser potencializadores ou inibidores de certos tipos de comportamento, processos cognitivos, estados de ânimo, etc. Os ambientes inibidores têm muito mais efeito sobre as pessoas, o que nos alerta para o efeito negativo que um ambiente degradado pode ter sobre a população.

Desta forma, o crescimento da cidade de Bauru durante o século XX e a conformação do seu eixo comercial, criado pelas Praças Machado de Melo, Rui Barbosa e Rua Batista de Carvalho, é passivo de estudo, pois o uso sóciofísico do espaço modificou-se com o passar dos anos, degradando o local através da desocupação habitacional, da insegurança causada pela falta de público em determinados horários do dia e da noite, causando um enorme desinteresse dos usuários pelo local, correndo o risco de perder sua identidade e valor afetivo pela população, já que nada tem sido feito para conter a descaracterização e falta de qualidade local, através de uma proposta de requalificação na infraestrutura.

A proposta de requalificação estudou conscientemente o planejamento do espaço através das forças coletivas e individuais, isso quer dizer que, para essa intervenção ser de qualidade no ambiente construído, é de extrema importância conhecer as maneiras com que as pessoas e o entorno interagem, sendo essa interação através do Método Dialógico Hermenêutico, identificando os elementos presentes nas fases do projeto, construção e uso social de todo espaço público consolidado da Batista de Carvalho.

Na primeira fase, estudou-se o contexto, ou a cidade de Bauru, compreendendo sua formação urbana, morfologia urbana e edilícia, aos aspectos históricos, culturais, políticos e sociais, e as políticas e projetos públicos e privados para a configuração do espaço público da Rua Batista de Carvalho e suas posteriores intervenções.

A segunda fase, o texto, ou o espaço público da Rua Batista de Carvalho, foi analisado em função dos seguintes momentos: configuração inicial da Rua Batista de Carvalho, a refiguração da Rua Batista em 1920, através dos usos sociais, prefiguração, ou o projeto do Calçadão, a reconfiguração, ou a construção do Calçadão, e re-refiguração do Calçadão (1992-2016, através do seu uso atual), sua degradação e, por fim, a re-prefiguração ou as diretrizes para requalificação do espaço.

Vimos que todo cronotopo sóciofísico do espaço público é bastante dinâmico, interferindo diretamente no modo como a população usa e interage com o local, interação que está intrinsecamente ligada à qualidade, pois um local que oferece boa interação social faz com que as pessoas se comportem positivamente,

¹ Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Paulista - UNIP (2010) e técnico em Design de Interiores pelo SENAC (2008). Atualmente é Arquiteta, Urbanista e Designer de Interiores no escritório Débora Svizzero Boni Arquitetura & Interiores, Pós-Graduada na MBA Gestão de Obras e Edificações pela Universidade Paulista - UNIP (2016), e possui Mestrado Acadêmico em andamento na Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação - Unesp, Campus de Bauru, na linha de Teoria, História e Projeto (2016 - 2018).

² Professor Assistente Doutor da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC) da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita - UNESP, Bauru, Arquiteta, Mestrado em Geografia pela UNESP (em 1995), Doutorado em Integração da América Latina pela Universidade de São Paulo-USP (em 2003), Pós-Doutorado na Universidade de Barcelona- Espanha (2008-2009). Docente nos Cursos de Graduação e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAAC-UNESP-Campus de Bauru. Atual Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAAC-UNESP, Bauru. Membro do Grupo de Pesquisa Arquitetura: Teoria e Projetos (GA), Presidente Executivo do CICOP-Brasil (Centro Internacional para a Conservação do Patrimônio), membro do Grupo Internacional de Recerca en Arquitectura i Societat; (GIRAS) da Universitat Politècnica de Catalunya (Espanha). Atualmente desenvolve a pesquisa intitulada: Arquitetura e dialogias: Projeto, construção e uso social. Atua nos seguintes temas: Centros históricos, Arquitetura dialógica, Patrimônio arquitetônico e urbano, Metodologia do projeto de arquitetura, Habitação social.

criando um entorno favorável, movimentado e interativo. Concluindo, para propormos mudanças em qualquer espaço público afim de resgatar sua qualidade, é necessário conhecer a estrutura identitária local, compreender as regras produtoras e reprodutoras da cidade, ou seja, seu código genético territorial, sendo preciso muito critério para realização de alguma intervenção nesses espaços, devendo ser específica e adequada à sua cultura e história.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura Dialógica. Espaço Público. Rua para Pedestres. Gênese. Lugar, cultura e memória.

INTRODUÇÃO

O uso e a frequência do fluxo de pessoas nos espaços públicos dos centros urbanos consolidados é determinado através da sua qualidade espacial. Tratando-se de um estudo da rua, segundo Lamas (2014, p. 74) os elementos morfológicos e características são: “fachadas e seu pormenores construtivos, mobiliário urbano, pavimentos, cores, textura, letreiros, árvores, monumentos isolados – uma infinidade de elementos que, organizados entre si, definem a forma urbana”. As características da rua e os usos sociais neste espaço são manifestações culturais, onde a diminuição crescente da função residencial, a falta de serviços 24 horas, a deficiente acessibilidade, o desconforto ambiental; isto é, a alteração da gênese do local, interferem diretamente no processo degradativo e na falta de interesse social no uso e frequência da rua.

Gehl (2010, p. 28) ressalta que para que o espaço público tenha qualidade, deve gerar liberdade de expressão e liberdade para a realização de atividades diárias, compondo o processo de universalidade da sociedade, onde essa interação sociofísica gera a sensação de conforto e segurança quanto à experimentação dos valores humanos comuns, reproduzidos em diferentes contextos diários e cotidianos. Ainda conforme Gehl (2010), as ruas e suas calçadas, são os principais locais públicos de uma cidade, órgãos mais vitais, e o principal atributo de um distrito urbano próspero e de qualidade é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos. Sendo assim, a vida pública informal impulsiona a vida pública formal e associativa, incentivando algumas pessoas a acumularem relações e conhecimento, e essa troca é única. A autogestão democrática é que garante o sucesso dos bairros e distritos que apresentam maior vitalidade e segurança, isto é, a permanência de pessoas constrói uma rede de relações, que alimentam a vida e o fluxo do local.

Sendo assim, as ruas de pedestres permitem um contato direto entre as pessoas, e a comunidade do entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e a informação. Em essência, a rua de pedestres é uma forma especial de comunhão entre as pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura (GEHL, 2010, p. 31). Cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, de acordo com Gehl (2010), tem como pré-requisito a existência da vida urbana oferecendo boas oportunidades de caminhar em ruas de pedestres de qualidade. Contudo, a perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais e recreativas apareça quando se reforça a vida a pé. Jacobs (2011, p. 161) defende que as ruas de pedestres devem ser diversificadas, sendo a diversidade o antídoto para grande parte dos males urbanos que ocorrem com o uso monofuncional: diversidade de usos, de nível sócio econômico da população, de tipologia das edificações, de raças, etc. De acordo com Lynch (2006, p. 106) as vias de pedestres devem ter alguma qualidade singular que as diferencie dos canais de circulação, como concentração de algum tipo de uso, atividades especiais, um pavimento e iluminação diferenciados, sons e cheiros peculiares. Todos esses artefatos fazem com que a rua seja um elemento de orientação e convívio, inexistindo o perigo de seguir pelo “caminho errado”. Cada rua pertence à um lugar específico, e seguindo esse pensamento, o conceito de lugar nos remete à variedades de ambientes produzidos por atividades desenvolvidas a partir de uma maneira própria de habitar de uma pessoa ou um grupo de pessoas, espaços como cenários e recurso de ação, comunicação e suporte de signos (ZÁRATE, 2010, p. 32). De acordo com Muntañola (2007, p. 17), o lugar é sempre lugar de algo ou lugar de alguém, focando nas inter-relações entre este algo ou alguém que habita o lugar, e posteriormente, o lugar em si. Também o lugar é construído pelos homens de acordo com suas necessidades, sua cultura, gerando uma variedade de entornos. Com isso em mente, o arquiteto, como planejador e projetista de lugares, deve ter a capacidade de se colocar no lugar do outro, uma vez que toda obra deve ser conscientemente planejada considerando as forças coletivas e individuais, isso quer dizer que, para uma boa intervenção no ambiente construído, o arquiteto precisa conhecer as maneiras como as pessoas e o entorno interagem (CASTRO, 2016). Rapoport (2009, p. 18) evidencia que não se pode admitir que qualquer intervenção seja, necessariamente, para melhor. Os diferentes lugares e comportamentos variam de acordo com a cultura, por isto, se não considerarmos os aspectos sociais, culturais e físicos em conjunto, a intervenção pode não ser a melhor solução. A cultura é uma ideia, um conceito que mostra o que muitas pessoas pensam, acreditam, fazem e como o fazem, compreendendo o conhecimento, a fé, a arte, as leis, a moral, os costumes e qualquer hábito ou habilidade adquirido pela sociedade. (RAPOPORT, 2009, p. 131-132).

Assim, a cultura é de grande importância, pois permite distinguir os grupos de usuários, lugares e situações particulares e específicas, nos levando a entender que os estilos de vida são a sua expressão mais concreta. Muntañola (2004, p. 165-167) atesta que esses estilos direcionam a uma impressão de pessoas ideais, levando vidas ideais, com entornos também ideais e, no entanto, sabemos que vidas e lugares ideais são poucos.

Apoiado em Rapoport (2009, p. 25), pode-se dizer que entornos podem desenvolver ou inibir alguns tipos de comportamento, processos cognitivos, estados de ânimo, etc, onde ambientes inibidores têm muito mais efeito sobre as pessoas, e isso nos chama a atenção para o efeito negativo que um ambiente degradado pode ter sobre a população, influenciando até na memória das pessoas em relação ao lugar.

A rua para pedestres em centros urbanos consolidados está configurada pelas edificações que estão à sua volta, sendo algumas significativas pela sua importância histórica, arquitetônica e cultural, constituindo o patrimônio arquitetônico, que deve ser salvaguardado para preservar a memória e a identidade. Para Ricoeur (2003, p. 10), a memória consiste em “fazer presente, não o que já existe, senão, o que tem existido por meio do que já não existe mais”, ou seja, para o autor, a memória nos conduz ao descobrimento e entrelaçamento entre o tempo e o espaço. E por fim, Muntañola (2007, p. 27) declara que “sem um presente tensionado entre o futuro e o passado, não há memória e, sem memória, não há vida”.

Assim, para se pensar em uma intervenção qualitativa em um espaço público degradado, deve-se considerar que o local receba uma proposta como nenhuma outra, específica e adequada à sua cultura e história, tanto em aspectos tangíveis (físico, construído e natural) como intangíveis (representações sociais, imaginário, simbolismos, valorações), não cabendo em nenhum outro lugar senão ao qual está projetada. Para isso, é necessário conhecer a estrutura identitária local, compreender as regras produtoras e reprodutoras da cidade, ou seja, seu código genético territorial (CASTRO, 2016).

Os espaços públicos, em especial as ruas para pedestres, não permanecem engessadas ao longo dos anos, apresentando configurações e usos que muitas vezes não correspondem ao código genético gerador do espaço.

E o caso de estudo é a Rua Batista de Carvalho, mais conhecida como o "Calçadão", localizada no centro urbano da cidade de Bauru.

Desta forma, um caso passivo de estudo é a Rua Batista de Carvalho na cidade de Bauru, atualmente conhecida como Calçadão da Batista, pois seu uso sócio-físico foi se modificando com o passar dos anos, degradando o local através da desocupação habitacional, da insegurança causada pela falta de pessoas em determinados horários do dia e da noite, causando um enorme desinteresse dos usuários pelo local. Assim, essa falta de atrativos fez com que a área degradasse, e hoje corre o risco de perder sua identidade e valor afetivo pela população, já que nada tem sido feito na intenção de conter a destruição e descaracterização do sítio arquitetônico, bem como o bom uso público através de reformulações na infraestrutura.

OBJETIVO

Avaliar a qualidade do espaço público em ruas para pedestres em centros urbanos consolidados através do método dialógico, que relaciona o objeto de estudo com seu contexto, de acordo com sua identidade local, seguindo as dimensões física, social e simbólica. Estudo de caso: Rua Batista de Carvalho do centro urbano de Bauru, desde seu início em 1920, a configuração do Calçadão em 1992 até os dias atuais (2016).

O MÉTODO: URBANISMO DIALÓGICO

O método dialógico aplicado no espaço público de centros urbanos consolidados tem como base a fundamentação teórica e filosófica de Bakhtin (1999 *apud* SALCEDO et al., 2015), da hermenêutica de Ricoeur (2003), e a topogênese de Muntañola (2002, 2007), sendo composto por duas etapas: o contexto e o texto, ou objeto de estudo.

A primeira etapa estudará o contexto, ou a cidade de Bauru com relação à sua formação urbana, os aspectos históricos, culturais, políticos e sociais; e as políticas e projetos públicos e privados para a configuração do espaço público da Rua Batista de Carvalho e suas posteriores intervenções.

A segunda etapa, o texto, ou seja, o espaço público da Rua Batista de Carvalho, será analisado em função das relações dialógicas cronotópicas e sócio-físicas englobando três momentos: a Configuração e Reconfiguração da Rua Batista de Carvalho de 1920 à 1992, a Prefiguração, Reconfiguração e Re-reconfiguração do Calçadão da Batista de Carvalho de 1992 à 2016, e sua degradação. O primeiro momento dentro dessas três etapas é a Configuração e a Reconfiguração da Rua Batista de Carvalho, de 1920 à 1992:

a) Configuração: a Rua Batista de Carvalho em seu início de formação como rua em 1920: usos do solo, fachadas, mobiliário urbano, pavimentos, cores, textura de pisos, letreiros, vegetação, acessibilidade;

b) Reconfiguração: análise da Rua Batista de Carvalho, suas memórias e usos sociais de 1920 à 1992;

O segundo momento aborda a Prefiguração, a Reconfiguração e a Re-reconfiguração do Calçadão da Batista de Carvalho, no período de 1992 à 2016:

a) Prefiguração: políticas e projetos para a criação do Calçadão da Rua Batista de Carvalho, analisando a interpretação, intertextualidade ou intenção projetual, hibridação e contemporaneidade.

b) Reconfiguração: o Calçadão da Batista de Carvalho em 1992, analisando os usos do solo, fachadas, mobiliário urbano, pavimentos, cores, textura de pisos, letreiros, vegetação, acessibilidade.

O terceiro e último momento abordará a Degradação do Calçadão:

a) Degradação: elementos e situações que causaram a gradativa degradação do Calçadão da Batista de Carvalho, insegurança e subutilização das edificações.

CONTEXTO: A CIDADE DE BAURU

A cidade de Bauru, localizada no oeste do Estado de São Paulo, foi formada a partir de doação de parte das terras da Fazenda das Flores, em 1885, por Antônio Teixeira do Espírito Santo para a formação de um patrimônio para o arruamento urbano (PELEGRINA, 1991).

Em 1888, o arruador Vicente Ferreira de Farias define o traçado inicial da cidade como uma imensa toalha xadrez colocada sobre uma meia encosta. As primeiras edificações aconteceram na rua principal, atualmente conhecida como rua Araújo Leite, que ligava os sertões a Fortaleza e Lençóis. Esta estrada situava-se numa grande reta com sentido norte-sul, próximo ao Ribeirão da Flores, onde cruzava com a atual rua 1º de Agosto, em sentido leste-oeste, vias que delimitavam as áreas doadas ao patrimônio. Em 1893, outra gleba de terra é anexada à primeira e o arruamento é expandido contínua e uniformemente (GHIRARDELLO, 2002).

Confiando na potencialidade da região, que receberiam as estradas de ferro, pessoas se deslocaram para estas terras e iniciaram a formação de grandes fazendas como as do coronel Azarias Ferreira Leite e seu tio Baptista de Araújo Leite (GHIRARDELLO, 1992).

O período de 1905 a 1911 é definitivo para a cidade de Bauru com a implantação das três ferrovias - a estrada de ferro Sorocabana chega à cidade em 1905, vinda de Lençóis, a Noroeste em 1906, e a Paulista em 1910, vinda de Pederneiras - onde o traçado urbano das áreas patrimoniais modificam-se em função da implantação das estradas de ferro, sendo que são elas que definiram a malha urbana dessa região como

conhecemos hoje. Em pouco tempo, Bauru se torna um importante entroncamento, pois o encontro das três ferrovias colocava a cidade em contato direto com outras diversas regiões, transformando-se em polo regional de uma considerável e central parte do Estado, instalando e favorecendo as bases para o comércio e a prestação de serviços, e conseqüentemente, seu crescimento econômico. Nesse processo, o agronegócio deixou de ser a única fonte econômica e a cidade passou a lucrar também com o comércio (GHIRARDELLO,1992). A Rua Batista de Carvalho foi construída em 1920 para ligar a Praça Matriz com a Praça Machado de Mello da Estação da Estrada de Ferro Noroeste EFNOB. Posteriormente, em 1992, a Prefeitura Municipal de Bauru construiu o Calçadão e desde então a Rua de pedestres Batista de Carvalho é conhecida como “Calçadão da Batista de Carvalho”. O Calçadão está caracterizado por problemas urbanos relacionados ao microclima, acessibilidade, perda da função residencial, descaracterização e degradação das edificações (MAGAGNIN; FONTES; SALCEDO: 2014, p. 1573).

TEXTO: A gênese da Batista de Carvalho - de Rua à Calçadão

A Rua Batista de Carvalho está localizada no centro urbano consolidado de Bauru, Estado de São Paulo, Brasil (latitude 22°35' S e longitude 49°31' W), sendo caracterizada por ter clima tropical com verão quente e inverno com temperatura em média 18°. O espaço sofreu transformações cronotópicas e sóciofísicas, desde sua criação em 1920, passando pela configuração do Calçadão em 1992 e finalizando com a degradação nos dias atuais.

Rua Batista de Carvalho 1920 a 1992

Nesta época, a rua tinha características muito mais residenciais, abrigando moradias dos comerciantes e trabalhadores da Estação e pouco comércio, e estava caracterizada por construções térreas e alinhadas à calçada, com vãos voltados para os “olhos” da rua. A Rua Batista de Carvalho estava configurada para a passagem de pessoas, com calçadas largas e piso de concreto e poucos veículos, com ruas de terra batida, pouco mobiliário, pouca iluminação e muita vegetação.

Foi nessa transição econômica que o eixo comercial se estende da Praça Machado de Melo e Estação até a Praça da Matriz. Entretanto, na época, a maior movimentação de pessoas ainda se dava na Rua 1º de Agosto, e não na Batista de Carvalho (GHIRARDELLO,1992).

Desta forma, o centro comercial antigo da Rua 1º de Agosto atrofiou, tornando-se uma região habitada por camadas mais humildes e que ficou por acomodar apenas Hotéis, pois as mais destacadas casas de negócio acabaram por transferir-se para a Rua Batista de Carvalho. Com o crescimento, a região ficou pequena para o grande número de lojas que estavam abrindo naquela área e rapidamente as ruas paralelas e perpendiculares à rua principal foram preenchidas pelos mais diversos tipos de estabelecimentos.

Durante os anos de 1930 e 1940 é que o centro comercial de Bauru toma forma, demarcado pela instalação das residências da elite para próximo da Rua Batista de Carvalho, e torna-se valorizada e movimentada por conta da migração do comércio, atrofiando o antigo. Contudo, é ao longo da década de 1950 que o centro comercial da Batista de Carvalho consolida-se, com comércio bastante avançado e diversificado, abrigando lojas no pavimento térreo e as moradias de seus proprietários e familiares no segundo pavimento, bem como figuras da sociedade morando em ruas e avenidas vizinhas (PELEGRINA, 1991).

No decorrer dos anos de 1960, Bauru cresce através de novas regiões, e após a chegada do automóvel, o centro sofre um início de esvaziamento habitacional através de uma migração da população para regiões mais residenciais, acarretando em abandono e desvalorização do local, tornando o espaço exclusivamente comercial (PELEGRINA, 1991).

Em meados da década de 1970 a importância comercial do centro da cidade foi notada pelo poder municipal, pois as lojas localizavam-se no corredor entre as duas praças de grande importância para a cidade de Bauru, sendo o ponto de partida na Praça Machado de Melo em frente à Estação Ferroviária, que outrora foi a entrada principal da cidade e do desenvolvimento, e a terminando seu percurso na Praça Rui Barbosa. Juntamente com a crescente evasão do uso residencial, a rua Batista de Carvalho tornou-se um espaço inseguro, pouco frequentado pela população que faz uso do espaço apenas no horário comercial, sendo um lugar pouco habitado à noite.

A partir dos anos 1980 (PELEGRINA, 1991) surge a preocupação com a deterioração das áreas centrais nas cidades brasileiras de porte médio. Desta maneira, foram realizadas várias parcerias entre poder público e sociedade visando reverter o processo de degradação destas áreas centrais. Existe uma somatória de fatores que influenciou e agravou a deterioração, podendo-se citar principalmente a implantação dos *shoppings centers*, como também o aparecimento de novos centros de bairro e de galerias com lojas de padrão mais elevado. As galerias situadas em áreas nobres aliam a facilidade de estacionamento, proporcionando maior segurança e conforto com o oferecimento de áreas cobertas e climatizadas. É também na década de 1980 que esta situação ocorre em Bauru com a inauguração do Bauru Shopping e a expansão da área comercial ao longo dos corredores de tráfego, que ligam a área central aos bairros residenciais em direção à zona sul, destacando-se a Avenida Getúlio Vargas, implantada no final dos anos 1990 (ANANIAN, 2005).

Ainda no ano de 1980, a Rua Batista de Carvalho apresentava alguns edifícios altos, letreiros comerciais que cobriam parte das fachadas, poluição visual das fachadas, continuando a passagem mista para pessoas e veículos (figura 03).

No início da década de 1990, a cidade possuía seu centro focado no comércio e serviços e poucas moradias, e assim foi criado, através de uma iniciativa do Sindicato do Comércio Varejista com o então prefeito Izzo Filho, o projeto para o Calçadão da Batista de Carvalho, afim de facilitar o acesso de pessoas que utilizavam o centro da cidade para fins comerciais (ANANIAN, 2005).

Em 1991 teve início um movimento pela implantação do Calçadão da Rua Batista de Carvalho devido ao grande fluxo de pedestres, incompatível com a largura de suas calçadas. Aos sábados e na época do Natal, o movimento de pedestres era muito intenso, sendo necessário bloquear o trânsito de veículos. Esta situação serviu como teste para sua transformação em Calçadão, a exemplo do que já vinha ocorrendo em outras cidades.

Rua Batista de Carvalho 1992- 2016: Calçadão

Foi no ano de 1992, mais especificamente em 21 de agosto de 1992, que os quarteirões de 1 a 7 se transformaram no Calçadão da Batista de Carvalho, sendo o primeiro projeto de Calçadão no interior do Estado de São Paulo. Um Convênio feito entre a Prefeitura e a AEC (Associação de Empresas do Calçadão) permitiu a cobrança de taxas que seriam revertidas na manutenção e na segurança da área, evitando a deterioração que se constatava em calçadões de outras cidades. Com o objetivo de transformar

o Calçadão em local de encontro e de lazer para a população, além de atrair outros usuários de cidades da região, foi criada uma Comissão composta por membros de entidades representativas do comércio (SINCOMÉRCIO, ACIBA, AEC), comerciantes e poder público para viabilizar, algumas ações e benfeitorias, como limpeza, segurança, acessibilidade universal, iluminação e fiscalização de som de camelôs (ANANIAN, 2005).

Após sua inauguração, a transformação da Rua em Calçadão foi completa, e sua mudança, tanto de usos, fluxos e funcionamento, foi percebida pela população. Agora, a antiga Rua e novo Calçadão receberam arcos, mobiliários e um ar de shopping à céu aberto, instigando a população ao comércio, consumo e lazer.

Ainda hoje, o comércio é a força motriz da área central, e ao longo desse processo degradativo, ocorreram alterações tipológicas das lojas, que permaneciam com seu térreo ocupado, poucas moradias no pavimento superior (a maioria virou depósito, escritório comercial ou está vazia), fachadas desinteressantes e mal iluminadas, poucos mobiliários de má qualidade espalhados e pouco convidativos, prevalecendo um comércio mais popular (figura 06), com destaque para o grande aumento do comércio informal (camelôs). Outro fato importante é a falta de uso noturno, a falta de usos mistos, fachadas não-convidativas, mobiliários e iluminação inadequados. É interessante notar que a falta de moradias é a causa e a consequência da falta de segurança, sendo essa uma questão muito relevante no processo de renovação urbana. Todos esses fatores causam o esvaziamento do espaço público, e conseqüentemente, trazem insegurança a quem usa o espaço fora do horário comercial.

Na parte baixa da área central a situação se agrava devido ao bloqueio da linha férrea e ao estado de abandono em que se encontram as instalações da ferrovia (estação, escritórios, oficinas). O tempo passou rápido e a transformação do Centro de Bauru foi total. Mesmo assim, o Calçadão prossegue sendo a marca da vida econômica da cidade. Desta forma, o crescimento da cidade de Bauru durante o século XX e a conformação do seu eixo comercial, constituído pelas Praças Machado de Melo, Rui Barbosa e Rua Batista de Carvalho, confirmam a importância dessa principal via pública.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a realização do estudo sobre a formação, as relações sócio-físicas, potencialidades, e elementos simbólicos no espaço público da Rua Batista de Carvalho, desde seu início até a transformação em Calçadão, passando pela sua degradação até os dias atuais, identificamos que a gênese da rua Batista de Carvalho é o uso misto (residência - comércio ou serviços-comércio) mantida até 1970, a realização de uma diversidade de atividades para os diferentes grupos sociais como: passeios, encontros, compras, acesso às moradias, expressões e manifestações diversas (passeatas, protestos, etc).

No seu início, a Rua Batista era composta por construções residenciais, abrigando moradias dos comerciantes e trabalhadores da Estação e pouco comércio, caracterizada por construções térreas, alinhadas à calçada, com vãos voltados para a rua e seu social. Era, pois, configurada para a passagem de pessoas, com calçadas largas e piso de concreto e poucos veículos, com ruas de terra batida, pouco mobiliário, pouca iluminação e muita vegetação.

Com o passar dos anos, a função residencial foi perdendo espaço gradativamente para a função comercial, e é assim que o espaço público da Batista de Carvalho começa a sofrer modificações. As construções se

verticalizam, o foco agora é dentro das lojas, e não mais a rua em si, as pessoas vão perdendo espaço para os automóveis, os mobiliários urbanos surgem, e a vegetação vai desaparecendo, assim como a função social do espaço. É com este cenário em foco que a Rua Batista consolida-se como ponto comercial da cidade, fazendo surgir um projeto para tentar melhorar essa função, na tentativa de atrair pessoas da cidade e região. Após a transformação da Rua em Calçada sua mudança, tanto de usos, fluxos e funcionamento, foi percebida pela população. Agora, a antiga Rua e novo Calçada receberam arcos, mobiliários e um ar de shopping à céu aberto, instigando a população ao comércio, consumo e lazer, porém, sem ser um espaço que agregue qualidade e vivência às pessoas que ali passam. O resgate da qualidade do espaço público da rua para pedestres passa primeiramente por conhecer a estrutura identitária do local, ou seja, seu código genético territorial. Realizar intervenções nesse espaço devendo ser específica e adequada à sua cultura e história.

A qualidade do espaço público em ruas para pedestres é condicionada pelo código genético nas dimensões física, social e simbólica. O conhecimento do código genético local é o caminho para a realização de uma boa intervenção nesses espaços públicos, pois é através do método dialógico, que o objeto de estudo com o seu contexto, de acordo com seu código genético foram analisados a fim de fazer com que os usuários permaneçam no local. A partir da gênese da Rua Batista de Carvalho e da revisão bibliográfica foram propostas diretrizes para sua requalificação, de forma a trazer qualidade ao espaço público para o uso e permanência dos usuários: usos mistos e variados, englobando comércio, serviços e a retomada das moradias nos prédios e casas existentes, fachadas convidativas para os comércios ali instalados, espaços transitórios público-privado, mobiliário adequado e ergonômico, iluminação, abrigo contra intempéries, vegetação, espaços contemplativos e de permanência, são exemplos de elementos que, combinados entre si, podem trazer melhorias e qualidade à longo prazo nesses espaços atualmente degradados que perderam o antigo interesse pela população.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANANIAN, P. **A Influência do Equipamento na Revitalização do Design Urbano em Áreas Centrais**. 2005. 150f. Dissertação (Mestrado em Desenho Industrial). Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Paulista Júlio Mesquita Filho, Bauru, 2005.
- BAHKTIN, M. **Estética da Criação verbal**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- BESSE, J. M. **Las cinco puertas del paisaje: ensayo de una cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas**. In: MADERUELO, J. (Org.). *Paisaje y pensamiento*. Madrid: Abada, 2006. p. 145-171.
- CASTRO, E. B. S. F. **Genocídio Velado: Trajetória da EFNOb e Perspectivas para o Patrimônio Industrial Ferroviário**. Bauru, 2016, 175 p. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Artes, Arquitetura e Comunicação da Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho de Bauru, 2016.
- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GHIRARDELLO, N. **Aspectos do Direcionamento Urbano da Cidade de Bauru**. São Carlos, 1992, 187 p. Dissertação de Mestrado (Curso de Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 1992.
- _____. **À beira da linha, formações urbanas da Noroeste paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.
- _____. **A Formação dos Patrimônios Religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2010, 264p.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2011.
- JANUZZI, D. C. R. **Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais**. 2006. 318f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2006.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2014.
- MAGAGNIN, Renata Cardoso; FONTES, Maria Solange Gurgel de Castro, SALCEDO, Rosio Fernández Baca. Spatial Quality Evaluation of Pedestrian Streets. In: **Journal of Civil Engineering and Architecture**, vol. 8 nº 12, December 2014.

- MUNTAÑOLA, J. *La arquitectura como lugar*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya – UPC, 1996. 223 p.
- _____. *Topogénesis*. Primera edición. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya – UPC, 2000. 176 p.
- _____. La Arquitectura de la Transparencia. *Revista Architectonics. Mind, Land & Society*. Arquitectura y Hermenéutica, Barcelona: UPC, n. 4, 2002. p. 31-45.
- _____. Diálogo entre Paul Ricoeur y Josep Muntanya. Barcelona, verano de 2001. *Revista Architectonics. Mind, Land & Society*. Arquitectura y Hermenéutica, Barcelona: UPC, n. 4, 2002. p. 47-52.
- _____. *Revista Architectonics. Mind, Land & Society*. Arquitectura, Modernidad y conocimiento. Barcelona: UPC, n. 2, 2002. 103 p.
- _____. *Hacia una aproximación dialógica a la arquitectura contemporánea*. In: Revista ARQUITECTONICS. Mind, Land & Society. Arquitectura y Dialogia. Nº 13. Barcelona: UPC, 2006, p. 63-76.
- _____. *Las Formas del tiempo. Serie Arquitectura*. Badajoz, España: Editora @becedário, 2007.
- PELEGRINA, G.R.; ZANLOCHI, T. S. *Ferrovias e Urbanização: o caso de Bauru*. Bauru: Universidade do Sagrado Coração, 1991.
- RAPOPORT, A. *Cultura, Arquitectura y Diseño*. In: Revista Architectonics. Mind, Land & Society. Barcelona: UPC, n. 5, Reimpresión: 2009. 212 p.
- RICOEUR, P. *Arquitectura y narrativa*. Revista Architectonics. Mind, Land & Society. Arquitectura y Hermenéutica, Barcelona: UPC, n. 4, 2003. p. 09-29.
- SALCEDO, R. F. B.; COIADO, P. V.; MARTINS, J. C.; PAMPANA, A. *Arquitetura Dialógica no Contexto do Centro Histórico: o Método*. In: PASCHOARELLI, L. C.; SALCEDO, R. F. B. (Org.). *Interação: panorama das pesquisas em Design, Arquitetura e Urbanismo*. 1ª edição. Bauru: Editora Canal 6, 2015, p. 227-238
- ZÁRATE, M. *El lugar urbano como estrategia de conocimiento proyectual em urbanismo*. Revista Architectonics. Mind, Land & Society. Hacia un urbanismo alternativo. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya – UPC, No. 19-20, 2010. 29-63.