

ESPAÇO PARA O PROJETO URBANO

ESPACIO PARA EL DISEÑO URBANO

SPACE FOR URBAN DESIGN

MACEDO, ADILSON

Doutor, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, E-mail: adilsoncm2@gmail.com.

RESUMO

Este ensaio apresenta questões sobre tipos de espaço que dão forma a setores da cidade, assunto subjacente ao estudo dos elementos urbanos. São considerados trabalhos de arquitetura e projeto urbano onde importam o programa de necessidades, a articulação dos espaços e o meio natural. Conceitos sobre a implantação de edifícios para universidades brasileiras e o modo de construir usando verbas que aparecem em determinado momento sem existir um projeto urbano detalhado do campus são revistos. Sobre a relação da área da universidade com a cidade apresento o princípio de incentivar corredores de uso misto através do campus que facilitem a integração do conjunto. Destaco o apreço que adquiri pelos pesquisadores em morfologia e a forma urbana. Procuro entender os setores e as partes menores da cidade para identificar possíveis oportunidades para se desenvolver projetos, procedimento que utilizo em trabalhos profissionais e nas aulas da disciplina de projeto urbano. Mostro o procedimento para preparar um contexto urbanizado pobre quanto à qualidade do espaço para as pessoas e dar início a um projeto urbano. É o caso do bairro Vila Mara, localizado no distrito Jardim Helena, uma região carente do extremo leste do município de São Paulo, exemplo de uma oportunidade para trabalhar com setores da cidade marcados por vias principais, seu efeito de corredor de uso misto e a paisagem urbana.

RESUMEN

Este ensayo presenta consideraciones sobre tipos de espacio que configuran sectores de la ciudad, tema subyacente al estudio de los elementos urbanos. Se consideran obras de arquitectura y urbanismo donde importa el programa de necesidades, la articulación de los espacios y el entorno natural. Se revisan conceptos sobre la implantación de edificios para universidades brasileñas y la forma de construir con fondos que aparecen en un momento dado sin un proyecto urbanístico detallado del campus. En cuanto a la relación entre el área universitaria y la ciudad, presento el principio de fomentar corredores de uso mixto a lo largo del campus que faciliten la integración del conjunto. Destaco el aprecio que he adquirido por los investigadores en morfología y forma urbana. Trato de entender los sectores y partes más pequeñas de la ciudad para identificar posibles oportunidades para desarrollar proyectos, un procedimiento que utilizo en el trabajo profesional y en las clases de diseño urbano. Muestro el procedimiento para preparar un contexto urbanizado pobre en cuanto a la calidad del espacio para las personas e iniciar un proyecto urbano. É es el caso del barrio Vila Mara, ubicado en el distrito de Jardim Helena, una región pobre en el extremo este de la ciudad de São Paulo, ejemplo de una oportunidad para trabajar con sectores de la ciudad marcados por las vías principales, su efecto de corredor de usos mixtos y el paisaje urbano.

ABSTRACT

This essay presents issues on types of space that shape sectors of the city, a subject underlying the study of urban elements. They are considered works of architecture and urban design where the program of needs, the articulation of spaces and the natural environment matter. Concepts about the implantation of buildings for Brazilian universities and the way to build using funds that appear at a given moment without a detailed urban project of the campus are reviewed. Regarding the relationship between the university area and the city, I present the principle of encouraging mixed-use corridors across the campus that facilitate the integration of the complex. I highlight the appreciation I have acquired for researchers in morphology and urban form. I try to understand the sectors and smaller parts of the city to identify possible opportunities to develop projects, a procedure I use in professional work and in urban design classes. I show the procedure to prepare a poor urbanized context regarding the quality of space for people and start an urban project. This is the case of the Vila Mara, neighborhood located in the Jardim Helena district, a poor region in the extreme east of the city of São Paulo, example of an opportunity to work with sectors of the city marked by main roads, their mixed-use corridor effect, and the urban landscape.

Recebido em: 07/03/2022

Aceito em: 18/06/2022

1 INTRODUÇÃO

Acompanhei a passagem do urbanismo e da arquitetura do Moderno para o Novo Urbanismo e o Contemporâneo desde os anos sessenta do século passado. Hoje observo que a preocupação com a sustentabilidade em todos os campos do conhecimento vem sendo o principal ponto de interesse para melhorar a qualidade do ambiente e da vida humana. Os princípios para as configurações urbanísticas estão melhor embasados quanto a compreensão do suporte físico, mais detalhados do que se fez antes e agora a vista é alargada para o trato dos sistemas naturais trazendo inúmeras variáveis para se considerar desde o planejamento até o projeto. As ideias apresentadas pelos autores do livro 'Ecodesign for Cities and Suburbs' podem ser um caminho para se repensar o planejamento regional e urbano, o plano urbanístico e o projeto urbano, na linha do *urban design* norte-americano, onde há forte participação comunitária nas decisões do fazer e propostas articuladas aos procedimentos de implementação (BARNETT, BEASLEY, 2015). Estes autores comentam:

Os conceitos de ecodesign informam os detalhes de locais específicos, como aglomerados de edifícios, ruas e áreas de encontro. Eles podem ajudar a moldar a estrutura de bairros, distritos e cidades inteiras. Eles podem guiar os sistemas que lidam com a dinâmica de regiões inteiras de cidades. Em última análise, eles podem conciliar a presença humana em amplas zonas ecológicas: o cenário para a cidade, seus subúrbios e áreas rurais (BARNETT, BEASLEY, 2015, p.13, livre tradução do autor).

Lembrar de Jonathan Barnett, arquiteto-professor da Universidade da Pennsylvania, coautor do livro citado, é para destacar seu trabalho nas décadas de 1960 e 1970, quando foi o responsável pela implantação no Estado de Nova York da sistemática de *urban design as public policy*; procedimento adequado para áreas bem delimitadas da cidade consideradas *special districts* e entendidas para serem implantadas através da participação de agentes interessados (*actors*). Tempo depois do trabalho em Nova York, Barnett publicou o livro *Redesigning cities: principles, practice, implementation*, 2003, onde expõe sua preocupação de encontrar um modo sustentável para desenvolver projetos urbanos que passados dez anos, o direcionou para a publicação de 2015, em parceria com o geografo-planejador Larry Beasley, professor da Universidade de British Columbia, Canadá. A lembrança de J. Barnett tem a ver com o meu interesse como professor de projeto na área de arquitetura das edificações e da cidade, na medida de seu entendimento por partes, até trechos pequenos para encontrar espaços com potencial para projetos do tipo *special districts*.

O tecido tradicional de São Paulo como o da maior parte do município de Nova York é traçado em malha. Em São Paulo seja pela pujança econômica ou a pobreza dos distritos fica favorecida a delimitação de áreas possíveis para serem tratadas como *special districts*. Meu trabalho relativo aos tecidos urbanos se desenvolveu a partir do distrito da Mooca e seus espaços pareciam com o de outros distritos indústrias encontradas em torno do centro tradicional da cidade. Como é natural no desenvolvimento de todos eles prevaleceu a lógica da proximidade dos locais de trabalho com o de residência, comércio e serviços. Observação que serviu de motivação para que, junto com os colegas professores Gastão e Maria Isabel, preparássemos um texto para o SBE, Sustainable Building Environment, realizado em Vitória/ES, 2016, organizado pela Universidade Federal do Espírito Santo e a Universidade do Minho, Portugal. Da apresentação neste evento escrevemos o artigo *Patchwork of industrial neighborhoods around São Paulo core area*, publicado em seus anais e depois pelo Journal of Modern Environmental Science and Engineering de New York (IMBRONITO, MACEDO, SALES, 2016).

O espaço físico das áreas urbanizadas e sua formação histórica associada ao contexto físico me levaram aos estudiosos europeus e à história das cidades; adquiri interesse pela morfologia urbana e principalmente pelo estudo da forma dos elementos urbanos, matéria bem desenvolvida por um grupo de arquitetos-professores da universidade de Lisboa. No início do livro "Os elementos urbanos", da série Cadernos MURB Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa, o professor Carlos Dias Coelho discorre sobre 'O tecido, leitura e interpretação', título atribuído ao Capítulo 1 escrito por ele, acompanhado de outros capítulos cuja autoria é de seus pares do Forma Urbis Lab. Nesta linha de trabalho, observo o tecido de setores da cidade São Paulo traçados por quadras do tipo tradicional em malha para entender a 'realidade temporal' como disse Coelho, a partir das estruturas espaciais que se formaram nos quatrocentos e sessenta e oito anos desta cidade; muito pouco tempo comparado aos exemplos da Europa e Ásia. Entender e preservar tipos passados, inovar para responder às necessidades e desejos do presente é a questão para o arquiteto. Do capítulo inicial do livro, destaco um trecho que ajuda a esclarecer o meu interesse para estudar a forma física das cidades.

O tecido como realidade temporal condensa todo um processo evolutivo, toda uma história, que se traduz num resultado muito particular a cada momento e que explica a riqueza formal de nossas cidades. A decomposição do tecido em sistemas ou elementos realizada

no momento, abstrai todo seu processo evolutivo e só pode ser realizada como abordagem teórica de simplificação das variáveis em presença, a fim de facilitar uma leitura interpretativa (COELHO, 2013, p.14).

Observando os espaços urbanizados em São Paulo passei a ter consciência das mudanças que se sucedem em uma cidade no decorrer do tempo e isto contribuiu para aumentar o meu interesse pelo estudo da forma urbana. Daí seguiram leituras sobre morfologia urbana por alguém curioso quanto as alterações na forma das partes de uma cidade. Veio o interesse pelos trabalhos do laboratório da forma urbana desenvolvido pela Universidade de Lisboa, que são importantes e uteis para estudar as partes de uma cidade. São Paulo, com a intenção de explorar espaços pequenos que tenham potencial para um projeto urbano e onde se possa tratar da questão da sustentabilidade para melhor conceber espaços para as pessoas. Neste ensaio usando da minha experiência enriquecida por ideias de colegas, vou indicar como descobrir projetos possíveis a partir do conhecimento de setores, subsetores, quadras e lotes no contexto de uma cidade que se espalhou ocupando quase o município inteiro.

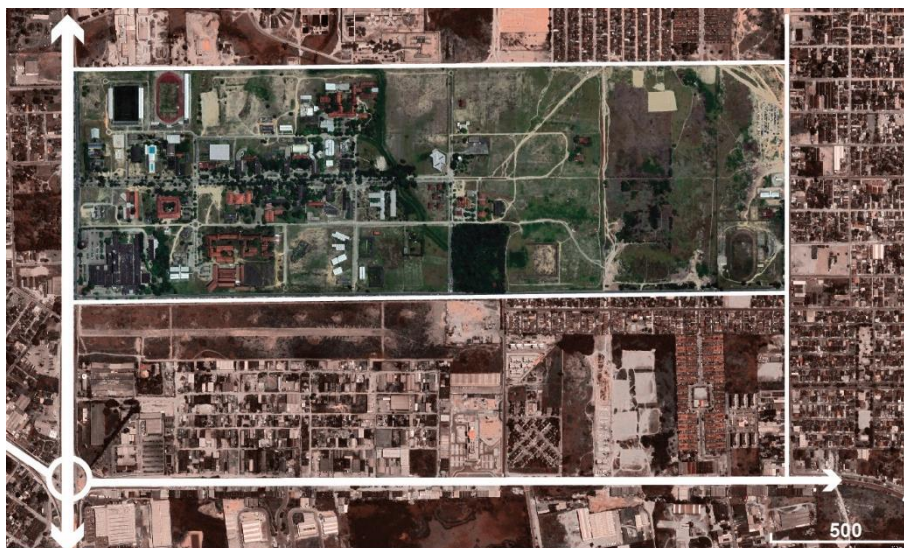
2 PROJETAR SETORES DA CIDADE E O ARQUITETO-DESENHADOR

Através do CEPLAN, Centro de Planejamento da Universidade de Brasília, década de 1980, tive a oportunidade de prestar consultoria para o projeto do campus universitário de outras universidades federais. Foi o caso da Universidade Federal de Sergipe onde nos coube um projeto para a área de tecnologia e outro para ciências da saúde, localizados em terrenos vizinhos e grandes. Particularidades do local deram sentido a abrir uma via de pedestres entre as instalações para o setor de tecnologia e de ciências da saúde com cerca de duzentos e cinquenta metros de comprimento. Passagem para todos da universidade com uma praça intermediária onde foram localizados os acessos principais das duas escolas, serviços e amenidades de interesse comum; um lugar de encontro. Este projeto está comentado no texto 'Sobre projetos em malha: do edifício a cidade', publicado pela Revista Projetar- Projeto e Percepção do Ambiente, (MACEDO, 2021).

A equipe da qual participava no CEPLAN trabalhou também para o Campus A, C. Simões da Universidade Federal de Alagoas, UFAL, Maceió, cuja solicitação foi para projetos pontuais a serem financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID, entidade que contava com profissionais rigorosos quanto a análise e aprovação dos projetos, através de critérios de qualidade e custo atualizados. Não tivemos problemas nesta parte e sim com a falta de conceitos claros do plano diretor físico do campus de Maceió quanto ao local da implantação dos novos prédios, a articulação entre eles e a inexistência de diretrizes para recuos em relação as vias; o que na época acabou sendo feito em comum com os colegas de Maceió. A implantação física de uma universidade, o campus, se apoiava em documento chamado Plano de Desenvolvimento Físico, uma parte do plano geral da universidade. Naquela época o planejamento da UFAL foi orientado por uma equipe da federal de São Carlos/SP; segundo acordos de cooperação técnica entre as universidades federais, no qual se incluía a universidade de Brasília.

A gleba de terra em Maceió onde se encontra o campus tem cerca de 800m de frente para a Avenida Lourival Melo Mota (ligação da área central da cidade e o aeroporto) e 2.000m de profundidade, resultando um retângulo de 160ha; faz frente para vias laterais e de fundo sendo cortado por vias locais em malha ortogonal. Com sabedoria foi implantado de início uma via principal interna - avenida principal ou da Universidade - cortando o campus em duas alas, desde a avenida da cidade até o fundo da gleba. O diagrama sobre a foto aérea mostra a inserção da gleba do campus universitário na cidade, área destacada em cor e delimitada por vias de distribuição; as vias que atravessam a cidade estão em traços largos (Avenida Lourival M. Mota e a BR316), conforme figura 1.

Figura 1: Campus A.C. Simões



Fonte: Google Earth Pro / diagrama do autor.

As observações seguintes têm foco nos projetos do edifício da Reitoria e no conjunto do CCBS, Centro de Ciências Biológicas e da Saúde, implantados de acordo com o pensar sobre a arquitetura da cidade; onde há edifícios de caráter único como a Reitoria e aqueles de programa repetitivo como o CCBS, para usar conceitos inspirados nos escritos de Aldo Rossi, um arquiteto-professor italiano, que tem clareza quanto ao estudo do tecido das cidades tradicionais (ROSSI, 2018). São exemplos para fazer pensar sobre o projeto em um monobloco e no edifício desenhado por partes articuladas através de galerias comuns, onde importam os espaços de transição, de repetição e aqueles abertos para o exterior.

Figura 2: Vizinhança do CCBS



Fonte: Google Earth Pro / imagem editada pelo autor

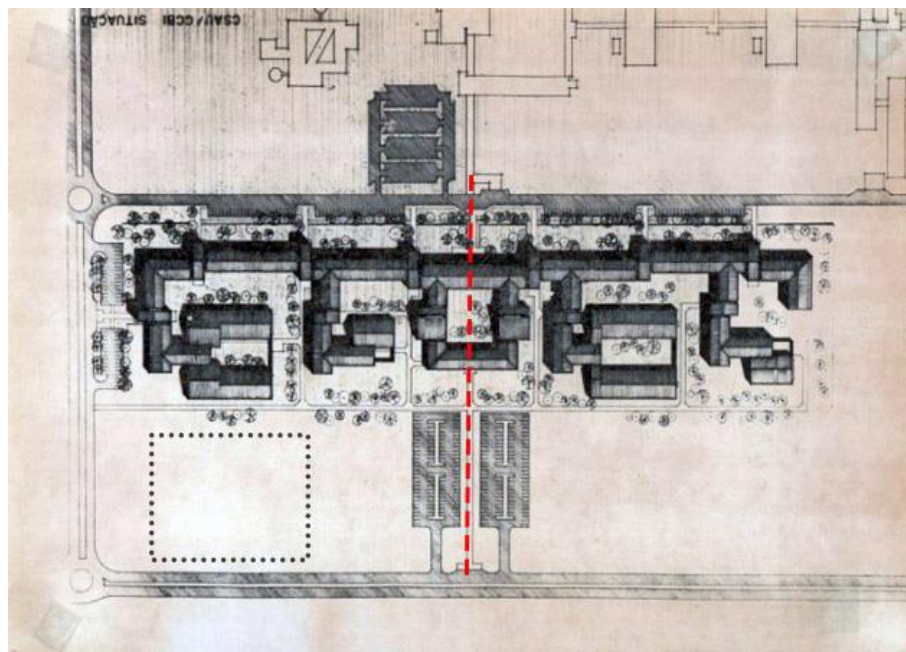
O prédio da Reitoria foi projetado pelo critério do 'edifício único' e o conjunto do CCBS pelo critério de 'tipos que se repetem' e foram projetados em 1984-85. Examinando-se a foto aérea de 2021 se observa que apenas uma parte do CCBS foi construída e o espaço previsto para ampliações foi reduzido. Foi construída uma ampliação do prédio não exatamente como previsto, mas, no terreno abaixo também destinado para a expansão do CCBS. Esta ampliação datada de 2009, portanto vinte e quatro anos depois da etapa 1, aproveita um dos espaços deixados para expansão e segue o padrão construtivo inicial. Tanto tempo passado, ampliação projetada por outro arquiteto, outra cabeça e fato interessante para se pensar! Tirando

partido da abertura existente no projeto anterior destinada à conexão com um futuro volume construído, o arquiteto responsável pela expansão do CCBS se quisesse poderia ter utilizado uma concepção diferente para o sistema construtivo e a volumetria do novo. De qualquer forma a equipe de arquitetura anterior da primeira etapa, tem é que agradecer o entendimento do conceito proposto na primeira etapa.

Sobre a expansão das construções um fato não tão auspicioso ocorre quanto ao crescimento da área do CCBS, defronte a via de distribuição interna paralela a avenida da Universidade; um dos espaços deixados para a ampliação da primeira etapa do edifício. As construções recentes foram ali implantadas de modo disperso e a diretriz de haver um recuo de frente, pensado com uma faixa fronteira tratada como um *boulevard* foi esquecida. Pode-se verificar isto pela foto aérea que mostra o comprimento reduzido e na quadra vizinha foram construídos cinco novos blocos, pequenos e espalhados no terreno, o que se faz pensar na razão do desinteresse em dar continuidade ao *boulevard* pensado para ter continuidade, uma tristeza!

Esta discussão é importante pois está ligada à como se estabelecer critérios de qualidade para o projeto do campus. Hoje com muitos edifícios construídos é fundamental prestar atenção na relação dos prédios uns com os outros e seus princípios de articulação. Pensar no espaço aberto entre eles como uma arquitetura dos espaços exteriores. Na figura 3, à esquerda da linha tracejada em vermelho, aparece o anteprojeto da primeira etapa do CCBS e a indicação através do retângulo pontilhado do local onde foi construída a sua segunda etapa.

Figura 3: Anteprojeto do CCBS, 1984.



Fonte: Relatório Julho 1985, CEPLAN, UnB. Indicações adicionais de responsabilidade do autor do ensaio, 2022.

O projeto inicial do CCBS previa a implantação de uma larga faixa ajardinada acompanhando a via principal de acesso, um *boulevard* para ter continuidade como um longo do caminho de pedestres, estendendo-se através do campus. Aliás, o *boulevard* cujo projeto é de 1974 até hoje não passa de um matagal, desqualificando o campus como um espaço urbano. Defronte ao prédios os pedestres caminham por uma calçada de oitenta centímetros de largura junto ao leito da via e o mato substitui o *boulevard*; pasmem os professores visitantes franceses! Isto acontece nas universidades federais do Brasil e se trata um de grave descuido; é a falta de planejamento resultante de um sistema administrativo capaz de produzir volumosos relatórios para o Ministério da Educação e não cuida direito de sua casa. Em relação a dotação de verbas para o desenvolvimento dos campi existem ou se consegue verbas para novas edificações, sem haver um projeto de urbanização preocupado com a qualidade dos espaços. Não há verbas suficientes para a manutenção dos prédios e muito menos para cuidados com os espaços exteriores. Quanto aos professores visitantes franceses, melhor nem pensar em caminhar com eles para mostrar campus! (figura 4).

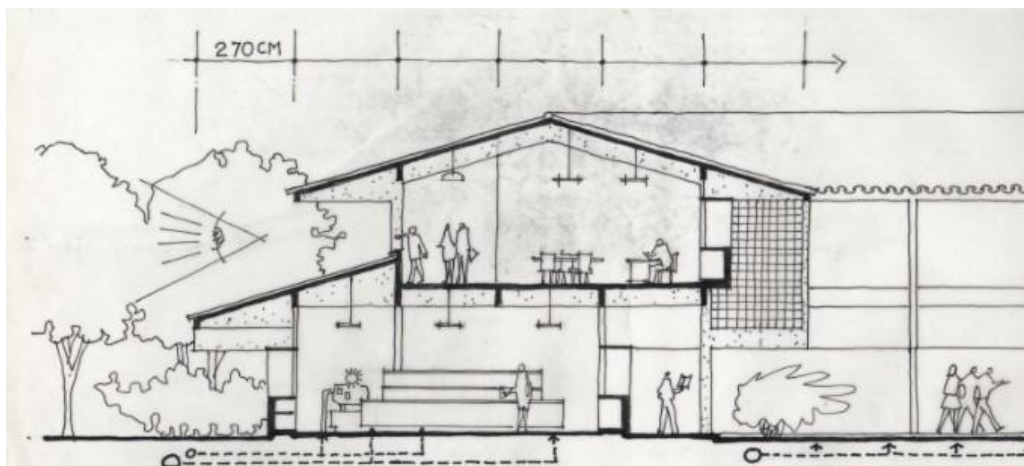
Figura 4. CCBS, calçada estreita e matagal, em lugar do boulevard



Fonte: Google Streetview, 2021

Em 1984 a frente dos prédios de laboratórios e de salas de aula foram projetadas para que no pavimento térreo a galeria interna longitudinal de circulação fizesse a articulação com as outras perpendiculares a ela e responsáveis pela distribuição em malha. A circulação do primeiro pavimento acompanha o *boulevard* para que as pessoas de um nível mais alto desfrutassem as vistas para a área central do campus, pelo conceito de haver aberturas para o exterior, que atenderiam os requisitos da ventilação natural (figura 5).

Figura 5 : Corte típico dos blocos ao longo da via paralela ao espaço principal do campus



Fonte: Autor, CEPLAN, 1984

Todo sistema construtivo foi estudado para se adequar ao clima e ter flexibilidade para a utilização dos espaços. A estrutura é modulada de vãos pequenos e regulares, em concreto armado intercalado por lajes mistas de cimento e cerâmica; as telhas de cerâmica deixam uma camara de ar entre elas e a laje, como mostram as figuras 4 e 5. Deste projeto e do edifício para a Reitoria participaram como consultores os arquitetos-professores Marcio V. Boas em conforto ambiental e Eurico J. Salviati, no paisagismo. O projeto estrutural foi de responsabilidade do escritório do engenheiro Ernesto G. Valter.

Não ter sido implantado o projeto para o *boulevard* e a falta de manutenção das construções causa uma impressão ruim para quem visita o campus e parece que as pessoas que lá trabalham se acostumaram com a situação de abandono; contraste com a excelência do ensino e da pesquisa produzida nestes espaços. Observa-se no interior dos prédios que os acabamentos em concreto à vista e tijolo aparente persistiram ao passar do tempo e não carecem de muita manutenção, talvez por serem protegidos pelos beirais. Fora o descaso de natureza administrativa da universidade a situação externa de abandono se deve aos efeitos rigorosos do clima do litoral, boa lição para os arquitetos; eu, que gostava muito do concreto à vista! (figura 6).

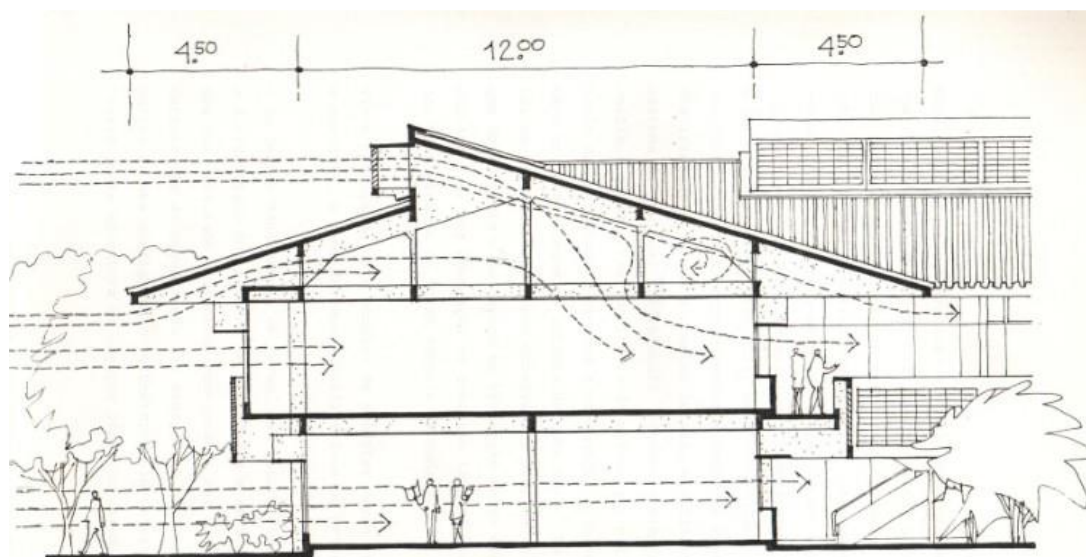
Figura 6: Espaços do interior da trama construída



Fonte: Foto do autor, 2002

Seguiu-se o jeito de projetar que explora a complexibilidade dos programas de necessidades, o lado funcional, relaciona as edificações com as vias de acesso, o entorno e deixa abertura para ampliações, esperando que no futuro sejam adicionadas edificações que signifiquem o pensamento e os recursos construtivos de um tempo novo. A opção por um bloco único para os espaços da Reitoria sugere certa monumentalidade, com reserva de terreno para sua eventual ampliação. No prédio da Reitoria uma eventual ampliação ficou prevista pelo posicionamento da conexão antigo-novo através de uma galeria de passagem, sugerida em uma das laterais usando o intercolúnio do edifício existente (figura 7).

Figura 7: Edifício da Reitoria, corte transversal



Fonte: Autor, CEPLAN 1984

Para a Reitoria em atenção a solenidade que deve demonstrar houve verba para construir o prédio e os jardins como estavam no projeto. Casa grande onde se chega através de um espaço de acolhimento articulado com o pátio interno ajardinado; cartão de visita da Universidade, com o senão de que o tratamento exterior do telhado e as partes de fora em concreto à vista precisarem de cuidados frequentes. Impressões da visita realizada pouco tempo atrás (figura 8).

Figura 8: Edifício da Reitoria, vista lateral



Fonte: Foto do Autor, 2002

O pátio interno é cercado nos dois pavimentos por uma galeria semi-aberta. As dependências de apoio ao reitor ficam no térreo e no primeiro pavimento, onde se situa o gabinete. Apesar de se conectarem com a galeria que olha para o pátio interno e receberem os visitantes pelo hall principal elas tem um acesso mais rápido pela lateral do prédio como aparece na figura 7. Nesta área existe uma circulação por escada e um elevador para pessoas com necessidades especiais. As escadas, sanitários e despensas ficam nos cantos do pátio interno onde a iluminação natural não é boa para se usar como salas de trabalho (figura 9).

Figura 9: Espaço semi-público de acesso à Reitoria



Fonte: foto do autor, 2002

No prédio da Reitoria a questão da manutenção predial deficiente continua presente. Ela demonstra a falta cuidado com os locais de trabalho que acaba por denigrir a imagem que o visitante irá guardar sobre os

propósitos mais importantes da instituição (ensino, pesquisa e extensão). Nota-se pela figura 9, o descuido quanto a manutenção da parte externa dos prédios, uma vez que por dentro eles parecem sobreviver. Fazer obras novas quando surge dinheiro é um fato e deve haver uma forte razão para o descuido com manutenção predial, além daquele com as áreas livres do campus; tratar o campus como o projeto para um setor importante da cidade não se pensa! Esta situação é desfavorável para a imagem pública da universidade que neste ensaio interessa apenas na medida em que elas produzem uma situação onde o arquiteto ao projetar para atender certo programa de necessidades acaba propondo prédios isolados, por não existirem diretrizes para o projeto urbano do campus. Um exemplo próximo ao CCBS são os blocos construídos no terreno vizinho implantados de maneira dispersa; revê a figura 1. É natural os arquitetos ficarem hávidos para deixar sua marca através do edifício seja qual for o cliente e o local da obra, mas, faço lembrar que o campus universitário é um setor grande e significativo da cidade construído aos poucos e como a própria cidade necessita de um projeto urbano da melhor qualidade. Para se aprofundar mais nesta questão é interessante a contribuição do matemático-arquiteto e professor Christopher Alexander que, em um livro resultante de sua passagem como consultor para o projeto do campus principal da Universidade de Oregon, EUA, distinguiu duas formas de desenvolvimento: o *lump development*, ou seja, muito dinheiro para a implantação inicial do campus (ou, de qualquer outro projeto grande) e o *piece meal development*, algo feito através de pequenos incrementos, onde se enquadram os campi das nossas universidades federais que nos idos 1970 receberam polpudo financiamento internacional (ALEXANDER, 1975).

3 ESPAÇOS PARA O PROJETO URBANO E A PROCURA DE TIPOS

Ler os textos de referência sobre morfologia urbana e a maneira processual como eles se desenvolvem, em especial de autores clássicos com o perfil de geógrafo-professor, auxiliaram meu apego a vontade de descobrir fundamentos para a prática de projetar. Na Europa se formaram pequenos grupos de pesquisadores sobre morfologia e a forma urbana que, se assumiram pretensiosamente ou foram assumidos, por 'escolas', em particular na Alemanha, Inglaterra, Itália e França. Seguiam linhas de trabalho no campo da morfologia e do estudo da forma urbana caracterizadas pelas intenções de um pesquisador principal. Estudiosos de morfologia urbana - alemães e ingleses - começaram por identificar as camadas do terreno, a paisagem natural e passam para os construídos do Homem, se abrindo para observações sobre os tipos e a história social. Como a maioria dos estudos pioneiros da morfologia urbana são europeus é compreensível a tendência de buscarem apoio na história das formações territoriais, como fizeram os alemães e ingleses. Doutra parte arquitetos-professores em particular italianos e franceses se interessaram pelos tipos dos tecidos urbanizados e pela maneira como as construções se mantiveram no tempo, devido a sua formação relacionada à construção e a preferência ou oportunidade para desenvolverem projetos de edificações, não se escarafunchando nas questões do palimpsesto. Eles desenvolveram uma linha de trabalho associada a forma das construções que tem a ver com o meu interesse para entender o existente e poder auxiliar na elaboração de programas e projetos de arquitetura da cidade.

Por procedimentos hoje melhor sistematizados desenvolvo trabalhos de investigação em São Paulo, município de doze milhões de habitantes de um país com pouco mais de quinhentos anos de idade. Meu interesse está nos tipos de tecido com potencial para ser desenvolvido um projeto urbano. Isto vem da época em que lecionava disciplinas de projeto e trabalhava na pós-graduação e deixei o escritório para atender à universidade: passei a ser um arquiteto-desenhador e professor. Minha atenção aumentou para como a cidade se faz por espaços de maior permanência das pessoas articulados através dos fluxos de ligação, uma observação simples para entender a cidade por partes. Adotei este princípio para explorar como professor de projeto, curioso e sem preocupação exagerada com o rigor da pesquisa científica. Sobre estes estudos publiquei artigos, alguns em parceria com colegas e um e-book sobre a forma física dos tecidos urbanos. A seguir, no ensaio publicado pela Revista Projetar, Projeto e Percepção do Ambiente, número 18, desenvolvi tema com foco no espaço da arquitetura relacionada ao entorno, na importância de o edifício oferecer locais estratégicos para que no futuro arquitetos com nova concepção ampliem os tipos de espaços, através do pensamento e da tecnologia do novo tempo. Isto importou (para mim) no pensar conjuntos de construção articulados e foi um pulo para tratar de projetos urbanos, através dos princípios associados aos corredores de fluxo e áreas de permanência, assunto que o ensaio atual pretende complementar (MACEDO, 2021).

Reporto-me ao trabalho de doutorado onde estudei o plano da Cidade Universitária Armando Salles de Oliveira, no Butantã, município de São Paulo, em meados da década de 1980 e que hoje entendo como um ponto de referência no caminho que percorri até obter maior clareza quanto ao entendimento dos tipos de espaços da cidade. Primeiro o espaço do campus foi analisado para entender sua inserção no contexto do distrito, em particular do setor onde estava inserido e isto se fez considerando o contorno caracterizado pelas vias que atravessam o distrito Butantã, sem necessariamente coincidirem com os limites da gleba

universitária. Como mostra a figura 10, o campus está na área intensamente arborizada, mas, as vias principais de contorno abrangem uma superfície maior, pois elas configuram um dos setores do distrito Butantã no qual se localiza a cidade universitária. Neste setor do Butantã pelo plano da cidade universitária o campus foi objeto de um zoneamento para atender as diferentes áreas de conhecimento e os espaços necessários para administração e serviços. O planejamento original do campus foi inspirado na 'cidade universitária' - uma cidade dentro da outra com prefeitura e tudo! O traçado viário bem ajustado ao relevo do terreno seria o responsável pelas ligações internas desta 'ilha protegida do saber', com poucos pontos de contato com o mundo exterior (figura 10).

Figura 10: Cidade Universitária, como um setor do distrito Butantã.

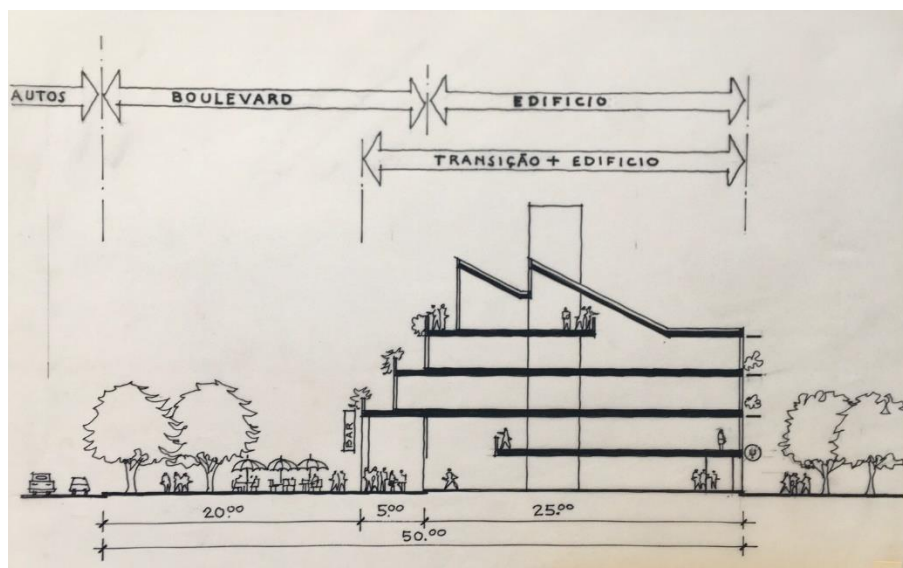


Fonte: Google Earth, 2021 / diagrama do autor

A figura 10 apresenta o setor urbano no qual implantou a cidade universitária; ao Sul se destaca uma mancha urbanizada de granulometria miúda que não pertence a USP. Existem desenhos antigos mostrando alternativas possíveis para a área da cidade universitária, hipóteses levantadas até 1935 quando foi oficializada a sua implantação pelo governo do estado. Estas tentativas mostram curiosos critérios para implantação de um empreendimento oficial de grande porte que deveria se situar em uma parte da cidade de ocupação ainda baixa. Considerando o custo para desapropriações e outros fatores, se chegou ao perímetro atual, finalmente estabelecido em 1944.

Como trabalho de tese pensei apresentar e discutir princípios para valorizar as faixas lindeiras das vias internas de distribuição no campus, uma faixa onde se admitiria edificações de porte médio, privadas ou institucionais, prédios para comércio, serviços ou residência estudantil. Algo para trazer a vida da cidade para o interior do campus e tirasse o estigma de 'ilha do saber' a ele atribuído, reflexo do conhecimento de algumas universidades dos anos 1930. As vias-corredores de distribuição seriam de uso misto intercalado por convidativas pequenas praças associadas aos percursos locais por calçadas e ciclovias. Fora os desenhos em planta, foram feitos diagramas explicativos dos critérios para os recuos de vinte metros desde o meio fio até o alinhamento dos prédios, ficando a profundidade dos lotes de trinta metros, portanto, totalizando faixas de cinquenta metros de cada lado da via, que somada a sua largura completaria a largura do corredor (figura 11).

Figura 11: Corte ilustrativo de uma via de distribuição do campus.



Fonte: Tese de doutorado do autor, 1987

Foi previsto que a faixa de cinquenta metros seria interrompida quando encontrasse alguma construção cujo recuo em relação ao meio fio fosse menor, situação considerada bem-vinda para criar discontinuidades, além dos pontos interessantes para implantar uma pequena praça, o que traria para o conjunto do campus atrativos e tipos novos de construção, figura 12.

Figura 12: O espaço do corredor de uso misto.



Fonte: Tese de doutorado do autor, 1987

A tese desenvolvida fora dos cânones do escritório de planejamento físico do campus da Universidade de São Paulo me proporcionou liberdade para entender o espaço por partes sem submissão aos planos oficiais, para através da investigação de campo encontrar oportunidades para projetar o espaço urbano. Maneira de fazer trazida do mestrado, *Urban Design Program, Graduate School of Design Harvard University*, entre 1975 e 1977 e dos projetos para os *campi* de diversas universidades que reforçam a experiência em observar lugares e trabalhar com as pessoas (Revista *Projetar*, n. 18). Despertei para a temática do doutorado mais seguro da possibilidade de compreender o tecido da cidade por partes, ora complementado para reforçar o princípio de projeto urbano como *urban design* (MACEDO, 1987).

4 AS PARTES DO TECIDO URBANIZADO

A implantação das vias principais de uma cidade gera a diferenciação entre os lotes localizados de frente para elas e os outros voltados para a via detrás. Considerar os dois lados de uma via e as respectivas faixas lindeiras de lotes implica na identificação de uma faixa larga que vai de fundo a fundo dos lotes em cada lado e isto se chama 'corredor'. Os corredores se cruzam e batizamos por 'subárea' o espaço que corresponde ao miolo criado pelas divisas de fundo dos lotes. O tecido é identificado de início por 'corredores' e eles envolvem 'subáreas', subdivididas por vias de distribuição e locais que definem as quadras e permitem o acesso aos lotes. Isto se verifica sobre o traçado existente e traduz uma configuração de espaços que se torna perene, à menos quando ocorra uma forte transformação que mesmo assim deixará alguns vestígios de outrora.

Na próxima figura aparece um diagrama de corredores e subáreas. Corredores perimetrais que marcam a área de estudo de um trabalho do quarto ano de projeto, orientado por três professores para diversas equipes de três alunos da Universidade São Judas Tadeu em 2016. O círculo verde na porção inferior da área indica a Estação Vila Formosa, Linha Verde do Metro. Acima se destaca a Estação Guilherme Giorgi e o traçado pontilhado indica o percurso do Metrô, figura 13.

Figura 13: diagrama, os corredores e as subáreas



Fonte: Recorte de trabalho de alunos.

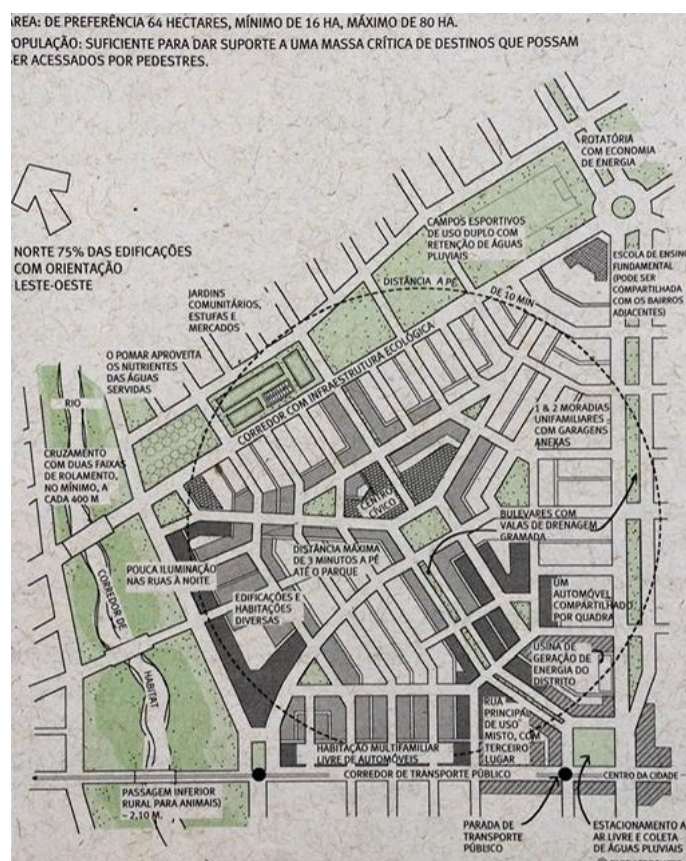
O nome da estação Guilherme Giorgi vem da indústria de porte que lá existia, uma gleba entre duas vias de passagem que hoje formam um binário de circulação e mostra ter potencial significativo para ser parte de um projeto urbano, se criar um ponto de interesse atrativo para a cidade e para o local, motivar investidores de vários ramos de negócio, motivar a empresa do Metro e a administração pública. Uma situação interessante para o estudo da forma da cidade utilizando o princípio de corredores e subáreas pelo viés acadêmico, que poderia levar ao projeto de um *special district* (participação - projeto - implementação). Insisto com o estudo do espaço da cidade por partes, orientei estudantes e escrevi artigos dos quais resultou a publicação do e-book 'Corredores e Subáreas, como estudar a forma e projetar a cidade'. Prenuncio do conteúdo relativo ao estudo do espaço físico segundo suas transformações no tempo até atender vir necessidades recentes, desejos da sociedade, ser amistoso com a natureza, otimizar recursos técnicos e financeiros (MACEDO, 2021).

5 O MUNICÍPIO E A CIDADE DE SÃO PAULO

As subdivisões do espaço que habitamos chega ao município, quando juntos completam a área do estado. O município de São Paulo administrado por um prefeito, é subdividido em prefeituras regionais e outras subdivisões oficiais são os distritos e subdistritos. A organização administrativa é importante, mas não se deve confundi-la com a subdivisão aqui adotada, em setor, subsetor, corredor e subárea, que formam a base do procedimento de estudo da cidade para efeito de 'descobrir' lugares com potencial para se realizar projetos urbanos - como *urban design*.

Outra classificação que resvala com o ideário da cidade por partes é o reconhecimento que os cidadãos dela fazem por bairros. Neste sentido há de se considerar os ensinamentos do arquiteto-professor e planejador urbano Candido M. Campos Filho, autor do livro 'Reinvente seu bairro, caminhos para você participar do planejamento de sua cidade'. O autor trata desde a capacidade do cidadão participar do planejamento da cidade até a identificação de tipos de quadras e bairros. Campos Filho não se preocupou em explicar o conceito ou o sentido que tem a palavra bairro, CAMPOS FILHO, 2003. Lynch explicou melhor a ideia de bairro, do ponto de vista da ocupação física e o tipo de agrupamento de pessoas como parte de uma área de vizinhança sem indicar precisamente suas dimensões, LYNCH, 1984.

Figura 14: Diagrama do bairro sustentável



Interessam-me os procedimentos para localizar espaços para projetos urbanos e, por isto, vou em busca de material que possa indicar dimensões para o espaço das pessoas. Neste sentido Clarence Perry, com seu diagrama de uma unidade de vizinhança ajuda muito. Ele apresentou esta ideia como consultor para o Plano Regional de Nova York em 1929 e mostrou que a área adequada para uma unidade de vizinhança - *neighborhood* - seria de 64ha, PERRY, 1929. O diagrama de Perry e suas ideias passaram a ser norteadoras do que seria uma boa área de vizinhança aceita em muitos outros contextos além do município de Nova York. Passou-se o tempo e em 2008, apreciando os conceitos de sustentabilidade, o arquiteto-professor Douglas Farr usando o diagrama de Perry acrescentou os elementos do que poderia ser um ambiente sustentável incluindo o transporte público e áreas verdes; sugeriu que a dimensão de um conjunto de vizinhança possa variar de dezesseis a oitenta hectares (figura 14).

Em São Paulo 2021, resolvi especular sobre a ideia de bairro, de antemão sabendo do pouco interesse dos cidadãos para delimitar com precisão o contorno do seu bairro. A escolha foi para a zona leste do município, distrito Jardim Helena sob a jurisdição da Prefeitura Regional de São Miguel Paulista. O distrito tem área de 910ha e possui dezoito bairros - dados da Internet - pois a prefeitura não trabalha com a figura de bairro. Resulta uma área média de 50,5ha. A população do Jardim Helena é de 153.634 habitantes (IBGE 2010), densidade demográfica de 168hab/ha. Observa-se um descompasso entre as dimensões dos bairros e isto refere-se a que os maiores se desenvolveram a partir da faixa de domínio da estrada de ferro da CPTM, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos para o norte, junto à divisa dos municípios de São Paulo e Guarulhos. São eles, de Oeste para Leste: Parque Paulistano - 91ha; Vila Mara - 52ha; Jardim Maia - 70ha; Jardim Noêmia - 23ha; Vila Seabra - 47ha e Vila Itaim -110ha.

Figura 15: Distrito Jardim Helena, município de São Paulo



Fonte: Mapa do Jardim Helena, Subprefeitura do distrito de São Miguel Paulista, destaques do autor

A figura mostra a planta que foi solicitada à Regional por telefone devido ao resguardo contra a pandemia de Covid 19, isto após contatos com outras pessoas do Jardim Helena localizadas à distância. Encontrei a psicóloga-educadora Maria Isabel Carvalho, residente e ex-presidente da Associação dos Mutirantes do Projeto Habitacional Vila Mara que facilitou o contato com o topógrafo Aparecido Soares dos Santos (Cido), técnico do cadastro imobiliário da Regional. Ele consultou seu colega Valter Garcia, chefe do cadastro que esclarecido sobre a solicitação, juntos se prontificaram a marcar 'mais ou menos em um rascunho' a localização dos bairros sobre uma cópia da planta de São Miguel, subdistrito de Jardim Helena. O destaque em amarelo foi feito para destacar o bairro Vila Mara, que será objeto de referência posterior e o círculo vermelho localiza a estação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos Jardim Helena-Vila Mara (figura 15).

Repassei com o Cido, as ideias sobre a origem dos bairros e chegamos a dois tipos principais: primeiro, o pequeno agrupamento de casas e prédios de apoio formando núcleos que ao passar do tempo formam um bairro, uma cidade; depois o loteamento de glebas que viram bairros pela sequência normal de construir escolas, templos, se instalar pontos comerciais e de serviços e outros equipamentos sociais. Os dois profissionais acompanharam parte da implantação dos loteamentos, desde um tempo em que não havia plantas mostrando as diretrizes para o lançamento do sistema viário estruturador da cidade. Analisando os mapas se observa o imediatismo dos traçados, elaborados por engenheiros agrônomos ou topógrafos sem interferência significativa dos proprietários de glebas, pois eles não tinham a menor intenção de oferecer espaços interessantes, além do número de lotes possíveis para vender. O tamanho dos lotes era escolhido em função do público-alvo esperado para a compra e respeitava os padrões indicados pelo Código Sanitário que estabelecia a menor dimensão: dez metros de frente por vinte e cinco de fundos que logo passou para cinco por vinte e cinco e sofreu adaptações para atender tipos destinados à habitação social. Observando a planta se entende que os retalhos de solo outrora loteados eram traçados sem preocupação com as conexões viárias. No Jardim Helena, as glebas urbanizadas passaram a ser chamadas 'bairros', modo geral delimitados por barreiras fortes decorrentes da presença de cursos de água ou os títulos de propriedade da terra. Pela planta se pode observar os loteamentos localizados a partir da faixa de domínio da linha férrea (figura 15). Eles adentram o distrito com largura e profundidade variada dependendo da gleba loteada pelo proprietário localizado acima.

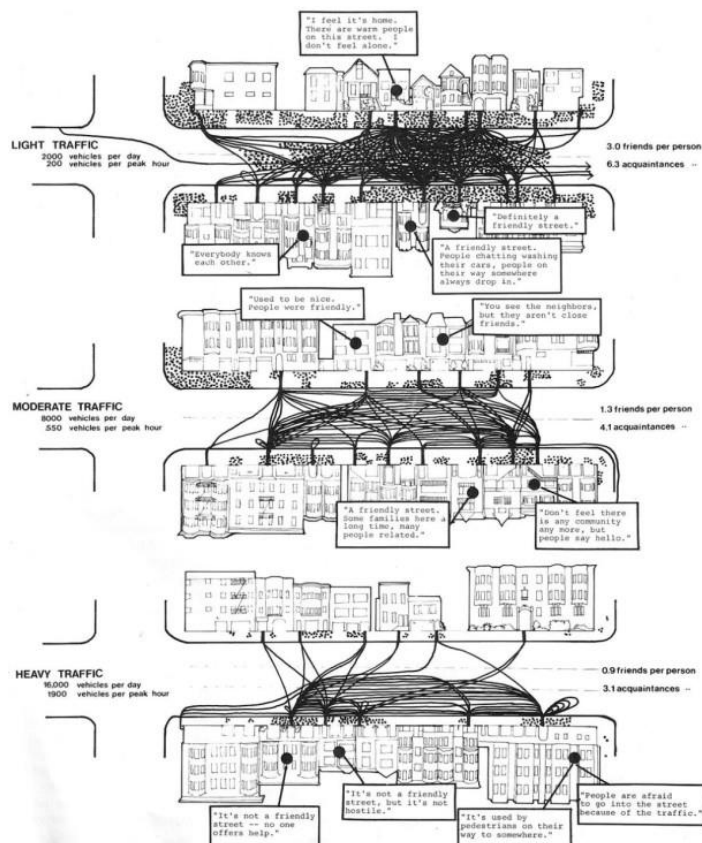
Foi uma maneira de fazer a cidade diferente do crescimento orgânico que antes acontecia a partir de um núcleo histórico, configuração radial a partir do espaço que seria chamado de centro da cidade ou de um bairro. O arquiteto-professor Manuel A. C. Teixeira da Universidade de Lisboa trata de núcleos urbanizados históricos e questões relativas ao projeto da cidade de origem portuguesa, o traçado, as quadras, a praça, o cuidado com os espaços públicos. Daí se pode estabelecer o contraste com o modo como foram implantados os loteamentos no Jardim Helena, TEIXEIRA, 2012.

6 SETOR, SUBSETOR, CORREDOR, VIA LOCAL, QUADRA, LOTE E EDIFÍCIO

O bairro aparece como uma entidade a parte no estudo da cidade através dos elementos urbanos pela razão de ser difícil, não ser importante para os cidadãos, estabelecer com precisão seu perímetro. Fora os argumentos de moradores sobre os limites de um bairro e para ficar no contexto dos elementos físicos existe uma pesquisa sobre a relação entre pedestres e a vivência na cidade, coordenada pelo arquiteto-professor Donald Appleyard chamada *Livable streets*. Ela empresta o nome ao seu livro, indispensável para os que estudam questões relacionadas a cidade para os seus habitantes. Entre outros temas destaca-se um diagrama que relaciona a largura da via com o tipo e o volume do tráfego de passagem; um jeito de classificar tipos que pode servir para eventuais delimitações de um bairro. O professor demonstra que dada a largura da via, o tipo e o volume de tráfego resultam uma relação diferente entre as pessoas amigas que residem - ou trabalham – de cada lado da via e a conclusão é apresentada através de um diagrama que relaciona o tráfego leve, moderado e pesado (APPLEYARD, 1981). Conclui-se do trabalho deste pesquisador que, nas vias de pouco tráfego, modo geral mais estreitas e locais, uma pessoa pode encontrar o amigo que reside do outro lado com frequência porque a via é fácil para atravessar e na via larga de muito tráfego isto é mais difícil de acontecer pois ela funciona como uma barreira física que reduz o estímulo para um encontro ocasional (figura 16).

O procedimento para subdividir a cidade ou um distrito por setores e subsetores com o objetivo de identificar corredores que atravessam e distribuem até chegar nas vias locais, trabalhar com as quadras, os lotes e os edifícios, leva a considerar que o diagrama de Appleyard tem a ver com isto. É uma referência para a subdivisão da cidade por partes, além do seu interesse para aqueles que trabalham com o conceito de bairro e para os profissionais da engenharia de tráfego.

Figura 16: A cidade versus o volume de tráfego pelos tipos das vias



Fonte: Appleyard, *Livable streets*, 1981, p.72

Como maneira para requalificar setores da cidade até suas porções menores foi selecionado um bairro ocupado por pessoas de renda modesta, a Vila Mara localizado no distrito de Jardim Helena, para simular os procedimentos iniciais do que poderia ser um projeto urbano. Uma opção de contraste aos projetos para áreas de grande centralidade, pujantes e atrativas, que costumemente são divulgadas. Assim, dos cinquenta e dois hectares ocupados pela Vila Mara se destacou uma parte de onze hectares, que representa o espaço de maior centralidade do bairro. No estudo para descobrir as bases para um projeto possível não se considera o envolvimento interdisciplinar, a participação de investidores e de órgãos públicos que será um passo adiante. Procura-se mostrar o caminho para um possível projeto do espaço físico. Portanto, a Vila Mara se considera um exemplo de como fazer acontecer o projeto para um setor localizado em um distrito de renda média baixa em São Paulo. Significa na situação real e participativa que sua realização deveria estimular os que desejam melhorar o ambiente onde a vida acontece. Isto poderia ser real ou pelo menos deixar de parecer impossível quando se traz à lembrança outros casos. A cidade de Curitiba é o exemplo maior no país. Por três gestões seguidas, o prefeito de Curitiba liderando um grupo para projetos urbanos atualizou a cidade, hoje uma referência de urbanismo bem-sucedido. O arquiteto-urbanista e político Jaime Lerner pelo seu modo de trabalhar em equipe, a maneira de projetar e intervir na cidade, passou a fazer parte do grupo dos grandes urbanistas internacionais e doutra parte como um profissional brasileiro onde 'santo de casa não faz milagres' ele não escapou de ser alvo da crítica de conhecidos planejadores urbanos e regionais! No livro *Acupuntura Urbana*, Lerner indica uma direção de projeto que pode estimular tanto o profissional do tipo arquiteto-deseenhador quanto outros urbanistas, em especial os interessados no projeto da cidade por partes, LERNER, 2003.

No distrito Jardim Helena se destaca o 'bairro Vila Mara' com área de 52ha, uma superfície dentro da faixa recomendada por Douglas Farr para ser uma *neighborhood* no contexto anglo-saxão. Caso este profissional fosse chamado a propor critérios para o projeto urbano da Vila Mara com certeza ele indicaria padrões para sustentabilidade, buscaria como atendê-los e chegar perto desta meta a ser atingida. Sem um consultor internacional e por iniciativas locais, havendo pressão da comunidade local e interessados em empreendimentos privados poderia se fazer eclodir o 'Projeto Urbano Vila Mara, PUVM', como *urban design*. Aplicado aos onze hectares da parte central do bairro agora apontada como um foco de desenvolvimento do distrito Jardim Helena; algo significativo e passível de ser experimentado para outros locais (figura 17).

Figura 17: Área da Projeto Urbano Vila Mara

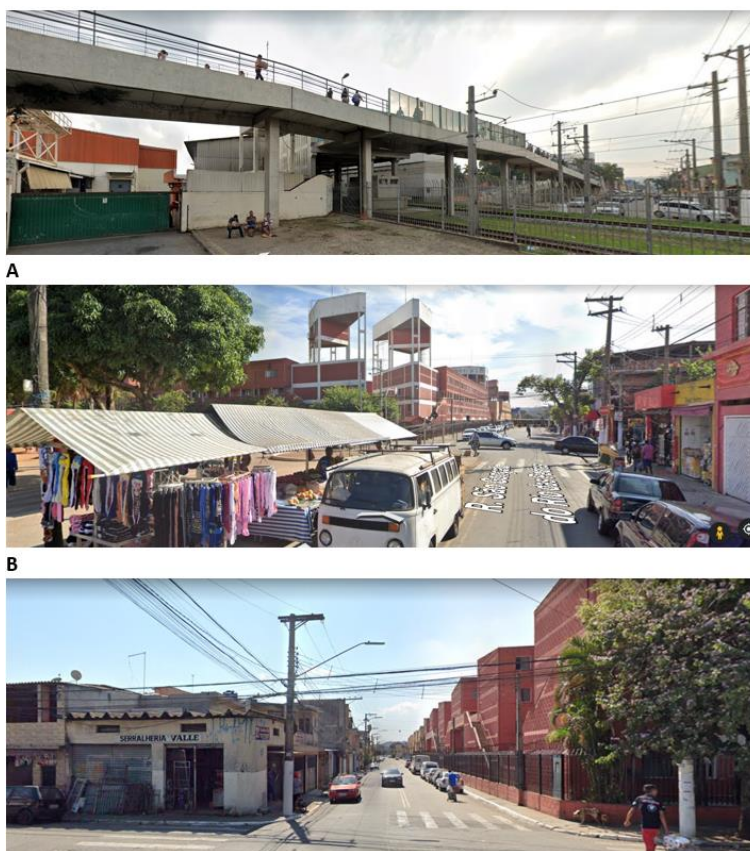


Fonte: Google Earth Pro diagrama do autor

O espaço de influência da ferrovia cujo ponto de interesse para o projeto urbano é a Estação Jardim Helena-Vila Mara (A1 na figura) tem conexão com o viário da zona leste da cidade através da avenida Marechal Tito, A2, responsável pela ligação da área central da cidade e seu extremo Leste e pela rua Gonçalves do Rio das Pedras, A3, que atravessa a área-estudo na direção Norte, desde a Marechal Tito. A delimitação da área-estudo se faz pelas vias que distribuem: rua Salvador F. Córdia, D1, rua Adriano Seabra, D2, rua Ascensão Fernandez, D3 e trecho da rua Conceição de Almeida, D4 e Rua Bela Vista, D5. Na quadra de acesso a estação há uma escola pequena, espaço desocupado e barracas de pequeno comércio. As duas quadras seguintes são ocupadas por um conjunto residencial de grande porte projetado pelo escritório Vigliecca e Associados, construído por financiamento público. Seus acessos principais acontecem através rua Gonçalves do Rio das Pedras. Na figura a seguir aparecem três imagens que tem o objetivo de ilustrar o caso e estão acompanhadas por comentários descritivos e críticos sobre o contexto do local. Fica a indagação sobre qual poderia ou deveria ser a atitude de um arquiteto-deseñador face ao início do projeto urbano em São Paulo.

Selecionei a Vila Mara como exemplo para ilustrar os primeiros passos para o estudo de um setor urbano, esquecendo aqueles do mundo desenvolvido que aparecem com frequência na mídia. Esta escolha tem a ver com minha opinião pessoal sobre as estações da CPTM em bairros mais afastados do Centro, onde os projetos são elaborados tratando os passageiros como carga, subindo e descendo rampas estreitas à descoberto para chegar em áreas de embarque com pouco espaço e desprovidas de interesse durante o tempo de espera para embarcar. Não fosse assim muitas estações poderiam ser atrativas, incentivando também as maiores faixas de renda utilizarem o transporte de massa. Quesito este associado ao melhor aproveitamento e a qualidade dos espaços no entorno da estação, que resultaria em maior quantidade de bilhetes vendidos. A menção disto exemplifica um dos fatores fundamentais para a viabilização de um projeto urbano, onde a CPTM como um dos maiores interessados somaria seu esforço ao de outros parceiros para viabilizar o projeto urbano PUVM (figura 18).

Figura 18: A área junto a estação CPTM, Vila Mara.



Fonte: Google Street View, 2021

Em 18A, aparece a Estação da CPTM, um edifício sem expressão cujo acesso acontece por duas extensas rampas laterais - uma de cada lado da linha férrea - para o sofrimento das pessoas que a percorrem;

imagine em um dia chuvoso! Isto difere bastante das estações mais antigas onde o público era tratado com dignidade chegando a um espaço de acesso amplo e atrativo.

Em 18B, próximo a chegada pela rampa há um espaço livre e ali acontece o comércio por barracas como em uma feira, disputando os fregueses das lojas da Rua Gonçalo do Rio das Pedras que segue defronte ao Projeto Habitacional Vila Mara por cerca de duzentos metros. As entradas para o espaço das residências são monumentais, implantadas na diagonal das esquinas e são protegidas através de portões de controle e gradis. Estes separam os prédios da calçada de dois metros de largura em toda a extensão de duzentos metros.

Em 18C, a foto é da avenida Valle que mostra a calçada estreita, o recuo pequeno e a monotonia da repetição de blocos do Projeto Habitacional Vila Mara. Da mesma maneira que na rua Gonçalo do Rio das Pedras desde a estação o comércio acontece em um dos lados da via de calçada estreita. Do lado das habitações apesar do fechamento do terreno ser protegido por grade metálica a sensação de segurança não é muita, pois as empenas fechadas estão a um metro e meio do gradil. A calçada mais interessante é a das lojas no outro lado da via que serve para estacionamento. O tipo destas observações é de um arquiteto pensando em contribuir para um projeto urbano de qualidade na Vila Mara.

Os pontos de articulação dos modais de transporte são um caminho para qualificar espaços urbanos e vale como um exemplo interessante o concurso internacional para a Estação Central de Estocolmo, Suécia, que saiu vencedor o consórcio de arquitetos Foster+Partners em 2021. O programa inclui a integração dos diversos nós de transporte para integrá-los e conectá-los ao tecido urbano do centro da cidade-capital. Guardada a devida distancia o princípio de integrar os sistemas de mobilidade urbana e qualificar o espaço ao redor em benefício dos cidadãos são válidas tanto para a área central de Estocolmo quanto para o 'centro' da Vila Mara em São Miguel Paulista; é uma questão da qualidade do projeto requerida em contextos e escalas diferentes.

7 CONCLUSÃO

No início do ensaio apresentei conceitos que serviram a prática de estudar a cidade e ao trabalho de doutorado, uma oportunidade para analisar conceitos sobre a cidade universitária no Butantã. Encontrei material sobre o planejamento do campus ou informativos da prática do escritório técnico relacionada ao emprego de pré-moldados experimentado pela universidade naquela época. Observei no campus a existência de conjuntos formados por blocos repetitivos e monoblocos cujos projetos mais significativos eram explicados pelos autores, alguns deles o arquiteto-professor, dizendo experimentar uma nova maneira de conceber e construir o edifício universitário. Naquela época a arquitetura paulista entrava em alta! Eu possuía alguma experiência com prédios escolares baseada em atributos diferentes do monobloco e por este viés me aproximei dos temas de paisagismo e de conforto ambiental; talvez por estar em Brasília, por desenvolver trabalhos para as regiões norte e nordeste do país, ou, por projetar edifícios para terrenos grandes. Tive a oportunidade de trabalhar em projetos que relacionavam o ambiente interior com o exterior, um jeito de projetar iniciado em São Paulo e continuou em Brasília, Aracajú e Maceió, até consolidar uma linha de trabalho além dos edifícios, na procura de entender e projetar trechos da cidade apoiado em conceitos estabelecidos, mas, escapando deles para incorporar as observações de campo sobre a natureza dos espaços.

No desenvolvimento de um projeto urbano, o 'trabalho de campo' inclui dispensar atenção aos participantes, desde o cidadão comum até os responsáveis pelos aportes financeiros. Torna-se necessário haver uma empresa aberta para tal finalidade, onde a representação do 'poder público' é importante, bem-vinda, mas deve estar longe de ser mandatária. Tenho consciência da dificuldade para isto acontecer em nosso país onde as decisões sobre planejamento urbano e regional estão centralizadas nos órgãos públicos, onde, é apenas de fachada a participação dos cidadãos em decisões que deveriam ser de verdade compartilhadas; condição para viabilizar o projeto urbano por partes da cidade - trechos até sessenta hectares - e sugerir diretrizes para além desta área quando isto parecer interessante.

Em São Paulo, através do estudo sobre o Jardim Helena abandonei a preocupação com a questão dos limites de um bairro, assunto que parece se encaixar melhor nos estudos de sociologia. Estabeleci uma área aproximadamente nos limites que o Cido e o Valter apontaram como um bairro; um setor segundo os critérios de corredores e subáreas. Simulei qual poderia ser um ponto de partida para fazer eclodir o projeto urbano que imprimisse um sentido de lugar a este espaço hoje desqualificado. Uma parte da Vila Mara tendo a oportunidade para avançar e se adaptar ao local como um procedimento para trabalho de iniciativa conjunta privado-pública: uma ideia para ser aplicada as duas outras estações da CPTM no Jardim Helena e em outros lugares da cidade, de qualquer cidade brasileira. Pelo estudo de caso da Vila Mara procuro

mostrar como o arquiteto-deseñador pode e deve contribuir para melhorar um espaço de interesse comum, em contexto bem situado.

8 REFERÊNCIAS

- ALEXANDER, C. Silverstein, M. Angel, S. Ishigawa, S. Abrams, D. The Oregon Experiment. New York. Oxford University Press, 1975.
- APPLEYARD, D. Livable streets, Berkeley, University of California Press, 1981.
- BARNETT, J. Urban design as public policy. New York. McGraw-Hill. 1974.
- BARNETT, J. An introduction to urban design. Philadelphia. Harper & Row Publishers. 1982.
- BARNETT, J. Redesigning cities: principles, practice, implementation. Chicago. American Planning Association. 2003.
- BARNETT, J. BEASLEY, L. Ecodesign for cities and Suburbs. Washington, DC: Island Press, 2015.
- CAMPOS FILHO, C. M, Reinvente seu bairro, caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo. Editora 34, 2003.
- CEPLAN, UnB. Quatro Projetos de Arquitetura para a Universidade Federal de Alagoas, Relatório do Convênio MEC-CEDATE-UnB, Brasília, julho 1985.
- COELHO, C.D. (coordenação), Os elementos urbanos MUrb, Morfologia Urbana n°1, Lisboa: Argumentum, 2012
- IMBRONITO, M.I, MACEDO, A. C, SALES, G. S. Patchwork of industrial neighborhoods around São Paulo core area. In Anais SBE2016, Sustainable Building Environment. P.1597 a 1588, Vitoria / ES. Universidade Federal do Espírito Santo e Universidade do Minho, Brasil/Portugal. 2016.
- LERNER, J. Acupuntura Urbana. Curitiba, Editor Record, 2003.
- LYNCH, K. Good city form. Cambridge, MIT Press, 1984.
- MACEDO, A. C. Sobre projetos em malha: do edifício a cidade. In: Revista Projetar - Projeto e Percepção do Ambiente n.18, V6, N.3, setembro 2021. p. 24-37.
- MACEDO, A. C. Corredores e Subáreas, como estudar a forma e projetar a cidade. E-book, Tupã. ANAP, Associação dos Amigos da Natureza da Alta Paulista, 2020 / 2ª edição 2021. MACEDO, A. C. file:///C:/Users/Adilson%20Macedo/Downloads/CORREDORES%20E%20SUBAREAS%20COMO%20ESTUDAR%20A%20FORMA%20E%20PROJETAR%20A%20CIDADE%20-%202022%20ed.pdf
- MACEDO, A. C., Tese de doutorado, São Paulo, FAUUSP, 1987.
- PERRY, C. (1929) Plan of New York and environs / the Neighborhood Unit. Londres, Routledge- Thoemmes, 1998.
- ROSSI, A. (1966) A arquitetura da cidade. Coimbra, Edições 70, 2018.
- TEIXEIRA, M. C. A forma da cidade de origem portuguesa, São Paulo, Imprensa Oficial, 2012

9 AGRADECIMENTO

Ao arquiteto-professor Gastão Santos Sales, amigo e parceiro de muitos trabalhos, por sua colaboração na edição das figuras e formatação deste texto, encaminhado à Revista Projetar, Projeto e Percepção do Ambiente.

NOTA DO EDITOR (*): O conteúdo do artigo e as imagens nele publicadas são de responsabilidade do(s) autor(es).