

# CIDADE, ARQUITETURA E AS PESSOAS

CIUDAD, ARQUITECTURE Y GENTE

CITY, ARCHITECTURE AND PEOPLE

## MACEDO, ADILSON C.

Arquiteto, Professor Doutor, Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.  
Email: [adilsoncm2@gmail.com](mailto:adilsoncm2@gmail.com)

### RESUMO

Projeto urbano é um segmento de trabalho situado no campo do Urbanismo. Resulta do planejamento e se caracteriza por atender programas com começo, meio e prazo para finalizar. Trata da invenção do espaço físico das pessoas com boa qualidade para serem referenciados como lugares. Sua implantação decorre do aporte de dinheiro privado e público. Depende de cidadãos dispostos a levar frente ideias e da inspiração do arquiteto para apresentar boas propostas. Procuro mostrar que o espaço pode se revelar um lugar pela ação do projeto urbano, em duas situações de projeto, o caso de uma área em Burlington na América do Norte e outra localizada na cidade de Franca, no Brasil. Primeiro Burlington, que em tempos diferentes desenvolveu uma maneira de implementar própria do *urban design*. Depois, Franca que exemplifica um fazer por iniciativa estrita do 'poder público'. Utilizo o tecido urbano desta cidade para mostrar maneira de "revelar um espaço para projeto urbano", usando o princípio dos corredores e subáreas. Ao final pondero com a afirmação que no Brasil será difícil, porém indispensável implantar projetos urbanos (começo, meio e fim, privado/público). Esperançoso, faço lembrar tentativas anteriores acontecidas em São Paulo entre 1975 e 1979 e o exemplo, da cidade de Curitiba, reconhecida internacionalmente pelo planejamento, os planos e projetos de subáreas distribuídas pela cidade e município.

PALAVRAS-CHAVE: projeto urbano, espaço público, arquiteto-deseñador, implementação.

### RESUMEN

El diseño urbano es un segmento de trabajo ubicado en el campo del Urbanismo. Es el resultado de una planificación y se caracteriza por servir programas con un inicio, un intermedio y un plazo para finalizar. Se trata de la invención de espacios físicos de las personas con calidad para ser referenciados como lugares. Su implementación es resultado del aporte de dinero privado y público. Depende de la voluntad de los ciudadanos de llevar adelante sus ideas y de la inspiración del arquitecto para presentar buenas propuestas. Intento mostrar que el espacio puede revelarse como lugar a través de la acción del diseño urbano, en dos situaciones de diseño, el caso de una zona de Burlington en América del Norte y otra ubicada en la ciudad de Franca, en Brasil. Primero Burlington, que en diferentes momentos desarrolló su propia forma de implementar el diseño urbano. Luego, Franca, que ejemplifica una acción iniciada estrictamente por las "autoridades públicas". Utilizo el tejido urbano de esta ciudad para mostrar cómo "revelar un espacio para el diseño urbano", utilizando el principio de corredores y subáreas. Al final, considero la afirmación de que en Brasil será difícil, pero imprescindible, implementar proyectos urbanos (inicio, medio y final, privados/públicos). Con suerte, recuerdo los intentos anteriores que tuvieron lugar en São Paulo entre 1975 y 1979 y el ejemplo de la ciudad de Curitiba, reconocida internacionalmente por su planificación, planes y proyectos de subáreas distribuidas por toda la ciudad y el municipio.

PALABRAS CLAVE: diseño urbano, espacio público, arquitecto-diseñador, implementación.

### ABSTRACT

Urban design is a segment of work found in the field of Urbanism. It results from planning and is characterized by meeting programs with a beginning, middle and deadline to finish. It deals with the invention of people's physical space with superior quality to be referenced as places. Its implementation results from the contribution of private and public money. It depends on citizens willing to conduct ideas and on the inspiration of the architect to present good proposals. I try to show that space can reveal itself as a place through the action of urban design, in two project situations, the case of an area in Burlington in North America and another found in the city of Franca, in Brazil. First, Burlington, which at various times developed a way of implementing urban design. Then, Franca, which exemplifies work done strictly by the initiative of 'public power'. I use the urban fabric of this city to show a way of 'revealing a space for urban design', using the principle of corridors and subareas. In the end, I ponder with the statement that in Brazil it will be difficult, but essential to implement urban projects (beginning, middle and end, private/public). Hopefully, I recall earlier attempts that took place in São Paulo between 1975 and 1979 and the example of the city of Curitiba, internationally recognized for its planning, plans and projects for subareas distributed throughout the city and municipality.

KEYWORDS: urban design, public space, architect-designer, implementation.

Recebido em: 05/05/2025  
Aceito em: 24/11/2025

## 1 INTRODUÇÃO

Projeto urbano é matéria candente no Brasil com assento dentre as competências abrangidas pelo urbanismo. Trata da invenção de espaços cujo objetivo é se tornarem lugares para as pessoas. Os procedimentos para espaço existente realizá-lo se relacionam a interesses privados e públicos. A base é o espaço que receberá a adição de contributos melhores para a qualidade de vida. Envolve parcerias privado-público e no Brasil há dificuldades para isto. Elas decorrem da centralização do 'poder público' na capital federal que por gradiente chega aos governos estaduais, as prefeituras das grandes e pequenas cidades, ao gabinete dos dirigentes e dos técnicos responsáveis pelo urbanismo municipal. De onde nascem regras para o uso e ocupação do solo, município e cidade, instâncias que o projeto deverá atender até ser aprovado. O projeto urbano deve ou poderia propor alteração de dispositivos legais para melhorar o espaço a ser transformado; dar cor local às diretrizes oficiais. Assim, decorrem conflitos de interesse que implicam em haver flexibilidade e bom senso quanto a legislação oficial. O projeto urbano se aproxima ao que Aldo Rossi chamou 'arquitetura da cidade' (Rossi, 2018).

Planejar é um dos primeiros passos das atividades humanas. Organizar o espaço físico como um todo é desígnio da disciplina de planejamento regional e urbano. Dela vem as regras gerais para ordenamento e a identificação de possíveis planos setoriais. Segundo a setorização fornecida pelo planejamento se encaixa o projeto urbano para áreas delimitadas. Disciplina que fornece ideias para criar ou reconfigurar espaços e desenvolver projetos a partir de entendimentos compartilhados entre empreendedores privados e representantes oficiais. Projeto urbano nos países adiantados são gerenciados por uma empresa privada, controladora dos aportes financeiros e do cronograma de obras. Compreendo as dificuldades para isto acontecer no Brasil, mas, insisto como arquiteto-desenhador-professor ser preciso melhorar as práticas do ensino de planejamento e criar a disciplina de projeto de arquitetura da cidade (projeto urbano). Sobre este assunto se encontram subsídios interessantes no texto 'A pesquisa como elo entre teoria e prática do projeto: alguns caminhos possíveis' (Veloso, M.; Marques, S., 2007).

Surgir conflitos de interesse aparecem quando da aplicação dos procedimentos para projeto urbano, pois eles implicam em haver flexibilidade e bom senso ao aplicar a legislação urbanística vigente. No Brasil isto não é nada fácil, aqui os vilões costumam ser colocados do lado privado. Comentei sobre este assunto em outros escritos, e acabo por voltar a eles. Pensando para frente, vou procurar 'revelar espaços para projetos urbanos' como um arquiteto-cidadão-professor. Apontar ideias para configurar espaços, lembrando o conceito introduzido pelo professor Christian Norberg-Schulz sobre o 'espírito do lugar' (Norberg-Schulz, 1980). Em São Paulo uma tentativa para realizar projetos urbanos aconteceu na gestão do prefeito Olavo Setúbal (Figura 1-A), industrial, banqueiro e político, período de 1975-1979, pela EMURB, Empresa Municipal de Urbanização. No tempo de Setúbal houve independência para realizar projetos, depois se transformou em SP Urbanismo - 2009 – com a missão de revisar o plano diretor municipal. O presidente da EMURB, durante a gestão de Setúbal foi o arquiteto Ernest Robert de Carvalho Mange (1B). Vieram as iniciativas tipo privado-público, como a transformação de uma quadra no bairro de Santana e apoio a diferentes empreendimentos distribuídos pela cidade. A inspiração veio do que se fazia em New York, cidade onde o prefeito John Lindsay entre 1966 e 1973 deu cobertura para intervenções do tipo *urban design*. Modalidade introduzida pelo arquiteto Jonathan Barnett (1-C), professor da Universidade da Pennsylvania, que após a experiência com Lindsay em Nova York publicou dois livros, 'Urban design as public policy', oito anos depois 'An introduction to urban design' (Barnett, 1974 e 1982).

Figura 1: os mentores da ideia de Projeto Urbano em São Paulo:  
A-Olavo Setúbal; B-Ernest Mange; C-Jonathan Barnett



Fonte: Commons Wikipedia.

Nos USA aplicar os procedimentos para '*urban design*' tiveram boa repercussão e passaram a ser programa de universidades importantes. Posso isto afirmar por ter sido discente de mestrado na Graduate School of Design, Harvard University, Urban Design Program (1975-1977). No Brasil a dificuldade para estabelecer um programa acadêmico para o projeto urbano é grande, não há interesse, na prática é difícil acontecer projetos que envolvam a cooperação privado-público, quanto mais implantar curso neste formato. Apresentarei um caso positivo.

Foi no mês de junho ano 2024 que comecei a escrever este ensaio, ao voltar de viagem pelos Estados Unidos da América, EUA. Minha esposa Ana Maria e eu, aposentados, a cada ano passamos uma temporada em Lake Worth e Weston, no estado da Florida, para estar com dois de nossos três filhos e quatro netos; há dez anos moradores. Desta vez, saindo de São Paulo fomos direto a Burlington estado de Vermont, para visitar um casal de amigos norte-americanos que residem em Fairfield, município próximo. Burlington se localiza a leste do Lago Champlin e a 72km da fronteira com o Canadá. Revisitando a cidade senti a pujança de seu espaço central e veio a ideia de apresentá-lo como exemplo de um projeto urbano de boa qualidade, inspirador para mim, talvez, para quem se interessar por esta leitura. Doutra parte comentarei sobre o espaço central da minha conhecida cidade de Franca, no estado de São Paulo, BR. Duas situações socioculturais e expectativas diferentes quanto a qualidade ambiental que estimulam o olhar do arquiteto-deseñador, cidadão comum, inquieto com a qualidade do espaço para as pessoas. Por meio de ensaios publicados na Revista Projetar venho procurando mostrar ser possível 'revelar áreas para projeto urbano'. O ensaio de hoje está organizado pelos tópicos: 1. 'Introdução', sendo apresentada, 2. 'Espaço central da cidade de Burlington' lugar revelado para mostrar um projeto urbano desenvolvido com atenção às pessoas 3. 'Sobre o espaço central de Franca, São Paulo', preliminares de um projeto para ser desenvolvido não só por especialistas, mas, com a colaboração de pessoas da comunidade francana. 4 'Reflexões', o arquiteto-cidadão e a consciência coletiva, para o projeto urbano como empreendimento privado-público de alta qualidade. A cidade Curitiba, referência para sustentabilidade. 5. Bibliografia, lembrança de escritos que foram significativos para o autor. 6. Agradecimento às pessoas que contribuíram na produção e para a publicação deste ensaio.

## 2 ESPAÇO CENTRAL DA CIDADE DE BURLINGTON

Nos Estados Unidos da América, o estado de Vermont, 643.077 habitantes (censo 2020) possui superfície de 24 906,26 km<sup>2</sup>. Sua capital é Montpelier de apenas 8.075 habitantes) sítio histórico com prédios tombados de alta qualidade, pequena com o *status* de cidade-capital. A maior cidade do estado é Burlington, cuja área metropolitana equivale a 40,13 km<sup>2</sup> e população de 225,562 (2020). Vermont se localiza na região do país denominada New England, sua fronteira Norte é com o município de Quebec, Canadá, a Leste com New Hampshire, ao Sul com Massachussets e a Oeste com o estado de New York. Sua economia é de origem agrícola, sendo Vermont considerado o maior produtor de *maple syrup* do país - produto vegetal cuja aparência lembra o mel de abelha. É extraído da árvore que lhe empresta o nome. Passando a fronteira, os canadenses têm orgulho de ver o desenho da folha desta árvore estampada na bandeira do país. Na estação de outono o chão se torna coberto pelas folhas de '*maple trees*', que chegam a quarenta e cinco metros de altura. A tonalidade das folhas muda do amarelo, passando pelos tons sépia, marrom, amarelo e vermelho, o conjunto das árvores e o piso coberto no outono criam uma linda e inspiradora paisagem. Estas árvores campeiam por New England, USA e o Canadá, as conheci quando morei em Cambridge, Massachussets. O município de Burlington fica longe do oceano, mas, recebe benefícios da água a Leste, marcado pelo Lago Champlain. A Oeste Vermont existe uma a região é montanhosa, se descortina um panorama aberto, espetacular, paraíso dos esquiadores, figura 2, em 2A, situei a região do estado de Vermont em relação aos seus vizinhos, em 2B a cidade de Burlington.

Chamo atenção sobre como um projeto urbano evolui a partir do lugar 'The Church Street Marketplace', localizado na porção central da cidade. Exemplo muito positivo para mostrar como acontece o desenvolvimento de um projeto urbano - *urban design* - quando acontece o indispensável equilíbrio das relações público-privado. Os itens relacionados são: o planejamento (organizar), o projeto e a implementação, relacionados com o objetivo de buscar conforto para as pessoas; esperar para que em certo momento elas façam referência ao espaço que foi idealizado como um 'lugar' bom para ser vivenciado.

Figura 2: Mapa do estado de Vermont e a área do município de Burlington.



Fonte Wikipedia Commons.

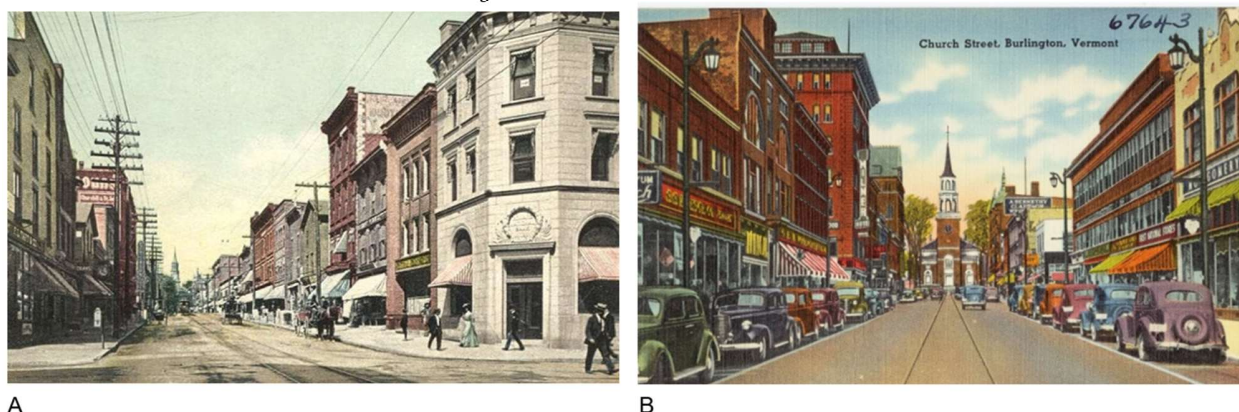
Então poderá se dizer que o projeto obteve sucesso. Procure mostrar como tal afirmação se aplica ao espaço estudado em Burlington! Teve início em 1958, aceito pela comunidade e implantado durante os anos 1980-81, com base no projeto final desenvolvido por Carr, Lynch Associates, de Cambridge, Massachusetts. Note-se que o 'Lynch' da empresa remete ao arquiteto-professor Kevin Lynch, autor do livro, 'A imagem da cidade' (Lynch, 1960). Gerenciar coube a Church Street Marketplace Commission. Ajustar partes intervenientes desde 1970 foi atribuição de Patrick Robins, presidente da Downtown Burlington Development Association e do arquiteto Bill Truex, coordenador da City's Planning Commission, posições importantes para desenvolver a implementação do empreendimento. Nos dois primeiros anos do projeto se organizaram semanas, quando foram fechadas quatro quadras da Church Street, explorando o visual para a majestosa igreja católica, as frentes comerciais abertas para a rua da igreja, onde existiam prédios antigos de boa qualidade tombados pelo órgão de patrimônio histórico. Tratava-se do desenvolvimento de um trecho da cidade destacado para o encontro de pessoas. Inicialmente o título atribuído ao projeto foi 'auto-restrict mall', com regras para construir próprias deste trecho da cidade. O tráfego foi transferido para vias paralelas e aos poucos foi assimilada coletivamente a ideia do mall. Em 1977, Robins e Truex visitaram 'projetos urbanos' semelhantes em fase final de implantação nas cidades de Portland, Minneapolis e Providence. Portland, hoje é considerada padrão para sustentabilidade urbana. Note-se que a American Planning Association, renomada instituição, relacionou o lugar entre os 'Great Public Spaces - 2008'. Há bom material disponível sobre o local, penso ser pelo interesse histórico, associado a quantidade de edificações tombadas existentes e bem reformuladas para os novos usos; talvez pela proximidade da capital do estado, a pequena Montpelier; existe uma segura rodovia permitindo fácil ligação entre elas e ligação ferroviária.

Existe boa documentação sobre Burlington e referencias aos aspectos relacionados com os episódios associados a implantação do 'The Church Street Marketplace'. Pelos relatos sobre a história, observei aspectos que fizeram-me sentir o que é o processo de implementação colaborativa, entre os lados público e privado. Acabo pensando sobre os entraves para implantação de projetos que poderiam ser melhores no Brasil se houvesse participação efetiva da comunidade. Para o caso de Burlington há um resumo dos episódios históricos, onde se pode verificar momentos importantes do processo de implementação, em um texto publicado pela Wikipedia Commons versão atualizada que consultei durante o desenvolvimento deste ensaio (Wikipedia, 2024).



Para visualizar a Church Street no passado mostro duas imagens, na figura 3, em 3A foto tomada por volta de 1915, em 3B nos anos 1930, na área do projeto urbano onde chamo atenção para o número de carros estacionados. Este espaço mostrava-se bom para desenvolver um projeto urbano, espaço inspirador ser desenhado para ser um 'lugar'. A quantidade de veículos demonstra a pujança econômica da cidade e o desenvolvimento industrial do país. Fato reforçado pelos tipos construídos e acabamento esmerado dos prédios. Na época já eram usados os toldos de lona colorida para proteger as vitrines e a entrada das lojas. Imagine-se a vida neste lugar que exala clima de qualidade, com pessoas circulando pela Church Street, definida pela frente dos edifícios e a vista dominante da igreja (Figura 3).

Figura 3: Church Street cerca de 1930.



Fonte: Wikipedia Commons.

O texto da Wikipedia é interessante pois chega a temas recentes, por exemplo, mostra como o espaço comercial deste lugar 'foi ancorado' pela Macy's, uma grande loja de departamentos e outras que se instalaram desde o início dos anos 2.000. A seguir mostro exemplos de prédios na Church Street que formam o recinto (*mall ou prescinct*,) cujo ponto focal é a igreja. Na figura 4, destaca-se em A, a Howard Opera House; em B, edifício para lojas, escritórios e residências. Na imagem C, uma casa unifamiliar, todos com lojas no térreo. A partir de 2010 foi regularizado a implantação das marquises em vidro transparente, como proteção extra para o acesso as lojas, devido a frio, chuva e neve. A inclinação grande destas marquises é devido a quantidade de neve que ocorre no inverno, pois, a temperatura chega a menos trinta graus centígrados (Figura 4).

Figura 4: O 'calçadão' Church Street Mall.



Fonte: Wikipedia Commons, enciclopédia livre, consulta julho 2024.

A permissão para construir as marquises de vidro, resultou da discussão pela comunidade sobre a questão estética (Figuras 4B e C). Processo de decisão que se torna enriquecedor para o projeto urbano, pois aponta

para um tipo de espaço que se constrói aos poucos, segundo a evolução do lugar e acabam por se integrar organicamente ao conjunto existente. Aproveito da discussão sobre as marquises em Burlington para lembrar que no Brasil seria bem difícil chegar a uma discussão comunitária sobre elementos da paisagem urbana que poderiam ser considerados detalhes. Veja e reflita sobre o que pode se tornar qualidade do ambiente urbano, elementos repetitivos que complementam o todo dos espaços. Observem tudo isto pelas imagens da figura 5.

Figura 5: Em 5A, o passeio de pedestres. 5B, estudantes descansando, 5C. o prolongamento do “mall”.



Fonte: fotos do autor. Junho 2024.

O projeto de 1970 reuniu quatro quadras próximas da igreja e hoje, andando por lá sente-se a diversidade e a continuidade que existe os tipos de espaços e que o número de quadras passou para oito, o recinto foi ampliado. Não consegui saber ao certo, mas, pela facilidade de relacionamento privado-público observada, a extensão do projeto deve ter sido incorporada ao empreendimento inicial. Sente-se a fluidez do espaço físico e a continuidade dos elementos urbanos. Observe na planta a seguir que parece faltar um trecho de rua para completar as quadras por inteiro, mas, talvez seja desejo de todos não interromper o parque para favorecer a passagem de veículos cortando o jardim. Por este exemplo quero chegar a pensamento de que o bom procedimento para implementação de projetos pode chegar a detalhes como este. Não consegui saber se o tipo de ocupação ampliado para mais quatro quadras foi incorporado ao empreendimento oficial. A realidade mostra a continuidade do espaço físico na extensão do recinto comercial incorporando um trecho de jardim (tipo *courtyard*).

O tipo de espaço como este do ‘The Church Street Marketplace’ assentado em uma área onde existem muito próximo uma a outra edificações de interesse histórico e hoje em dia sua vocação passo ao tipo de uso para comércio e serviços, somado ao que desperta para o interesse turístico, pode ou deveria ser tratado como uma subárea da cidade (Figura 6). Mundo afora encontram-se exemplos significativos como este de Burlington, mas, destaca-se neste caso a sistemática da implementação do projeto, equilibrada, levada por interesses privados e públicos. O tempo para implantação do projeto iniciado nos anos setenta e que chegou a sua consolidação ao final século XX. Depois, foram as extensões naturais que lugares como este acabam por receber, quatro quadras à mais como no caso apresentado. Este é um fato notável que os profissionais que tratam da legislação



urbanística devem ter em mente e o arquiteto-deseñador, no sentido de que seu projeto não será conservado como um intocável monumento listado como de interesse público. O tempo mostrará mudanças e extensões conforme explica melhor o livro *'The Oregon Experiment'* (Alexander, 1975).

Figura 6: área do 'The Church Street Marketplace'



Fonte: Mapa turístico 2024, as oito quadras do mall atual.

Há outros segmentos do tecido urbano bem interessantes, além do espaço defronte a igreja. No mês de junho 2024 quando visitei Burlington, por coincidência era época em que os estudantes da Universidade de Vermont fundada em 1798, mantida por fundos privados, estavam se preparando para as solenidades de formatura. Observe na figura 5B dois estudantes lagarteando, na *Church Street Mall*. Popularmente as pessoas chamam a universidade pelos nomes de Universidade das Montanhas, às vezes UVM, proveniente de seu nome latino *Universitās Viridis Montis*. Ela possui cerca de dezesseis mil estudantes e se localiza a Sudoeste da cidade. Campus aberto de prevalência das atividades universitárias e formado por quarteirões que se mesclam na trama de Burlington. Um projeto urbano enriquecedor cujo contexto que se espalha por um espaço maior. Desde os prédios acadêmicos até os setores para esportes, moradia para professores e alunos, os edifícios da medicina, hospitais, locais para comércio e serviços, estacionamentos, entremeados por espaços vegetados que propiciam paisagem de ótima qualidade. O campus universitário é um outro exemplo de projeto urbano de sucesso apoiado por iniciativa privada e pública.

Arrisco dizer que o território do município de Burlington foi pensado, estudado e realizado com a característica de implantar os espaços por partes, respeitando as estratégias do plano diretor e realizando projetos de subáreas com boa qualidade. Certamente, fruto da vontade dos cidadãos para imaginar, pensar e realizar em conjunto no sentido de atender as necessidades e possibilidades para construir espaços e valorizar a vegetação natural, profícua na região. Valorizo os elementos urbanos que influem no projeto, para quando bem resolvidos e

construídos, proporcionarem um lugar para as pessoas. É preciso considerar o projeto urbano como resultado do pensar, por todos e amistosidade, para assim gerar bons resultados. Isto ajuda o arquiteto na concepção dos elementos urbanos (Amado, 2014).

Apresentei o projeto *Church Street Mall* e comentei sobre a universidade, todavia em Burlington há outros bons recortes como: o Píer que se faz atrativo, toda a borda do Lago Champlain, o percurso das montanhas com seus pontos de parada, vistas interessantes e práticas esportivas. Lembro o conceito da cidade feita por partes, que motivou-me desenvolver os conceitos e procedimentos sob o título 'corredores e subáreas' que aplico em trabalhos profissionais e serve para orientar alunos, sobre em como estudar a forma e projetar a cidade. No próximo tópico faço observações sobre o tecido urbanizado de Franca para mostrar exemplo de trabalhar os tecidos comuns no Brasil, ou seja, como pinçar certo projeto de renovação desde um contexto tradicional. Assim, explorar os elementos urbanos existentes tendo em mente 'atitude projetual'. Tipo de comportamento relativo a escarafunchar o tecido da cidade, como atitude relativa ao desenvolvimento de projetos segundo os procedimentos de 'corredores e subáreas'.

### 3 SOBRE O ESPAÇO CENTRAL DA CIDADE, FRANCA, SÃO PAULO, BR

Tratarei da área central da cidade de Franca, sem a finalidade de comparação com Burlington e sim, para prosseguir no pensar sobre projeto urbano como *urban design*. Devo lembrar que a Geografia e História auxiliam o arquiteto-deseñador 'meio por cima' que seja, também a Morfologia Urbana (sítio natural x construções); são instrumentos importantes para a fundamentação de projetos urbanos. Para facilitar afirmo que conheço mais ou menos Franca e seus arredores, o suficiente para o escopo deste ensaio. O município está situado à nordeste do estado de São Paulo; cerca de quatrocentos quilômetros da capital e a setecentos de Brasília. De São Paulo o percurso passa por Campinas e Ribeirão Preto até Franca, situada a quase mil metros acima do mar, sua população perfaz 364 331 (IBGE, 2024) e, sua fundação data 1805. É uma cidade de médio porte cujo avanço aconteceu nos anos 1960 e 70, durante a expansão da indústria coureiro-calçadista. Com orgulho se dizia a 'Capital Nacional do Calçado Masculino de Couro', mas, desde o final do século XX devido a concorrência com a China a cidade perdeu as grandes fábricas de sapatos e algumas continuaram com uma produção bem menor; como o caso da indústria Samello, para lembrar uma marca resiliente. Franca, seguindo a tradição de centro de negócios, continuou com pequenas indústrias coureiras e mantém-se como bom local para negócios resultantes do setor rural e imobiliário. Destaque internacional para a cidade se faz pelo seu ótimo time de basquetebol. Consulte o texto 'A origem da indústria de calçados de couro em Franca, SP' (Navarro, 1999). Quanto às transformações políticas, socioeconômicas, paisagem natural e construída, sustentabilidade relativa ao desenvolvimento urbano, há estudiosos que tratam dos temas. Pesquisas que constituem indispensável pano de fundo com respeito ao projeto da área central de Franca. Com respeito ao planejamento urbano do município de Franca, existe boa matéria investigativa no trabalho de (Bertelli, Lopes, Faleiros, Bertelli, 2019).

Franca se desenvolveu como um lugar bom para morar, em parte devido ao clima proporcionado pela altitude, a oferta de trabalho e imóveis residenciais oferecidos. A cidade espalha-se pelos bairros e como arquiteto penso nas avenidas abertas no fundo dos vales, destaco o caso do Ribeirão dos Bagres e do Ribeirão Cubatão. Eles fazem parte dos corredores que atravessam a cidade. Um corredor compreende os elementos de origem, neste caso o curso de água, o sistema viário e a faixa de lotes fronteiros. Modo geral o correr dos lotes lindeiros são ocupados por variado uso do solo. O corredor compreende os elementos de origem, neste caso o curso de água, o sistema viário e a faixa de lotes fronteiros. Modo geral o correr dos lotes lindeiros são ocupados por variado uso do solo. Todas as considerações que faço se originam de leituras, ampliar o conhecimento sobre o objeto de estudo e dar apoio para as observações empíricas que acompanham o idealizar de um projeto na fase inicial do invento de espaços, circulação, acessos, espaços livres e a volumetria arquitetura da cidade.

Como exemplo da fase inicial da industrialização francana, uma vista de olhos sobre a indústria Jaguar 1970, e a Modelo 1975, permite imaginar como foi a localização das primeiras fábricas e seu padrão construtivo. A fábrica Samello, dentre elas cresceu bastante e se localizou em ponto periférico da cidade, mais tarde teve suas instalações reduzidas e hoje ocupa trecho do terreno da empresa, onde há galpões desocupados e outros destinados para usos diversos, figura 7. Em 7A, Jaguar a primeira fábrica de sapatos; em 7B a fábrica Modelo, em 7C a portaria e um dos galpões hoje utilizado que ontem fizeram parte do conjunto maior da Samello.



Figura 7: fabricas de sapato em Franca, Jaguar e Modelo, ~2060 e Samello ~1970.



Fonte: 7A e 7B, Wikipedia Commons; 6C, arquivo L.C.M Andrade, agosto 2024.

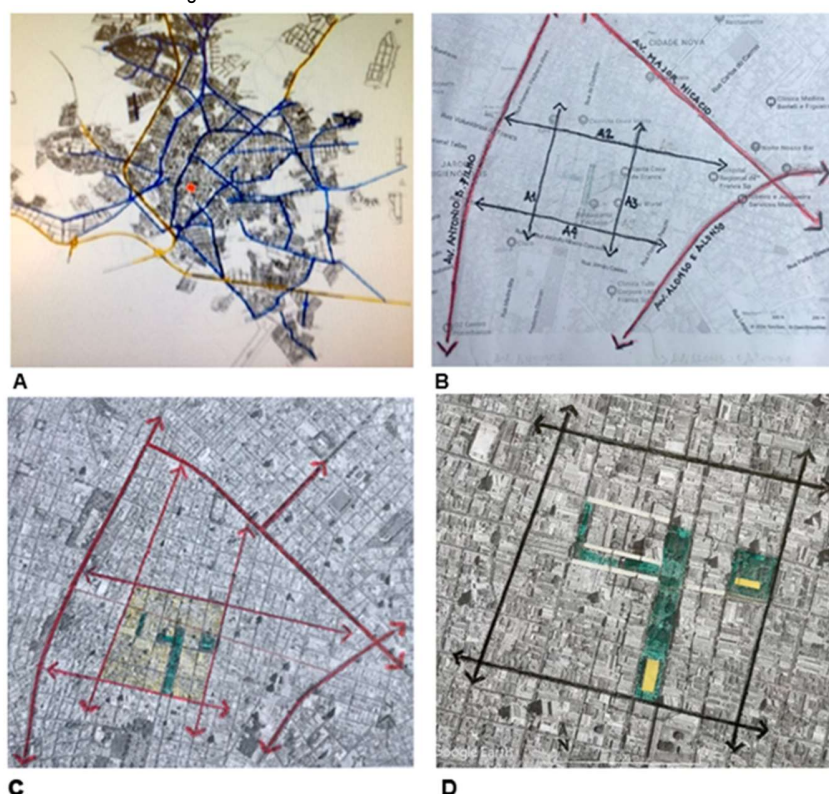
Franca e demais cidades brasileiras possuem o sistema viário em conformidade com as normas usuais de trânsito de autos, mas, as faixas destinadas para as calçadas são muito estreitas, o paisagismo das ruas precário e as áreas verdes exíguas. Tudo a favor dos leitos carroçáveis, pois o trânsito de veículos à motor parece ser a preferência das autoridades em nosso país. Prevalência das pistas de rolamento sobre os faixas verdes, tão importantes para a absorção de água e puro desencanto quanto a pensar a paisagem bonita que é possível criar por larga faixa reservada para vegetação, calçadas amplas, bicicletas e pontos de encontro. A realidade mostra a maioria das calçadas estreitas, ainda mais quando se torna 'necessário' alargar as faixas de rolamento, o recuo obrigatório dos prédios modesto ou nulo nas partes mais antigas das cidades. Valorizar o espaço das vias públicas (as calçadas da cidade modo geral) é assunto candente para o arquiteto no projeto urbano. Com a expansão do uso de veículos como o automóvel, ônibus e camionetes para serviços, foi 'necessário' alargar as faixas de rolamento de nossas cidades; aconteceu na vizinhança imediata da principal igreja de Franca e por isso, entre outros argumentos, apresento algumas ideias para o 'Espaço Igreja Matriz'. Subárea da área central da cidade. Tomo por base os princípios que apresentei no e-book 'Corredores e subáreas, como estudar a forma e projetar a cidade' e tratarei de realçar a importância de o arquiteto-deseñador assumir princípios de foro próprio quanto as ideias primeiras do desenvolvimento de projetos. No exemplo, projeto urbano 'Espaço Igreja Matriz', o primeiro passo será assumir qual será a base de trabalho, para a boa simulação (Macedo, 2021).

O início é a ideia para valorizar o centro da cidade, organizar os espaços para as pessoas e os espaços livres, do trecho, que tradicionalmente se faz atrativo para as pessoas e tem potencial para receber melhorias. Tudo difere de Burlington, no sentido que o traçado de Franca segue o padrão das cidades de origem portuguesa, com quadras segmentadas por vias estreitas, lotes com frente de pouca largura, nos tecidos mais antigos sem recuos defronte e laterais e quase sempre calçadas modestas. Na minha cidade - São Paulo - vias de largura grande foram implantadas segmentando quadras, as vezes vizinhanças estruturadas e espremendo faixas de domínio de cursos de água e reservas verdes. Concluo por ser este o tipo de estrutura física que o arquiteto-deseñador deve enfrentar no Brasil e sobre questões correlatas recomendo consultar o livro 'A forma da cidade de origem portuguesa' escrito por Teixeira (2012).

Por motivos de família de vez em quando vou a Franca (364.331 habitantes), estive lá pouco tempo após o retorno de Burlington (225.562 habitantes) - censos de 2024. Daí veio a ideia para olhar com maior atenção a área central da cidade paulista, porte médio, especular sobre seus espaços. Com o meu sobrinho Luís Claudio Menezes de Andrade, engenheiro civil, percorri de automóvel o município, depois a área central a pé, onde detectamos desconforto para o movimento de pedestres. Procuramos entender a estrutura física e até onde vai o centro da cidade; apoiados por um mapa oficial, fotos do Google Earth e usando o telefone celular nas visitas de campo. Veja a figura 7, em 7A, o círculo vermelho sobre o mapa do município mostra o centro da cidade. Em 7B, aparece o setor onde se delineou por linhas vermelhas os limites do distrito e por linhas pretas A1, A2, A3 e A4 o Centro da Cidade. A figura 7C é o diagrama sobre uma foto aérea que mostra o setor central. Em 7D, maior escala, destaca-se em verde áreas significativas de vegetação, elementos importantes para eventual revisão dos espaços centrais de Franca; em amarelo a Catedral da Imaculada Conceição e o prédio do banco Itaú; antigo hotel rodeado por vegetação que ocupa quadra inteira. Na figura 7D, os calçadões estão nas tiras de cor branco.

Com o meu sobrinho Luís Claudio Menezes de Andrade, engenheiro civil, percorri de automóvel o município e, depois, a área central a pé, onde detectamos desconforto para o movimento de pedestres. Procuramos entender a estrutura física e até onde vai o centro da cidade; apoiados por um mapa oficial, fotos do Google Earth e uso do telefone celular nas visitas de campo. Na figura 8, em 8A, o círculo vermelho sobre o mapa do município mostra o centro da cidade. Em 8B, aparece o setor onde se delineou por linhas vermelhas os limites do distrito e por linhas pretas A1, A2, A3 e A4 o Centro da Cidade. Na figura 8C, o diagrama sobre uma foto aérea que mostra o setor central. Em 8D, maior escala, destaca-se em verde áreas significativas de vegetação, elementos importantes para eventual revisão dos espaços centrais de Franca; em amarelo a Catedral da Imaculada Conceição e o prédio do banco Itaú; antigo hotel rodeado por vegetação que ocupa quadra inteira. Na figura 8D os calçadões estão nas tiras de cor branco. Assim se concluiu o registro de referência para o projeto e pensei: Burlington um caso excepcional e Franca, a minha realidade!

Figura 8: Elementos básicos da estrutura urbana de Franca.



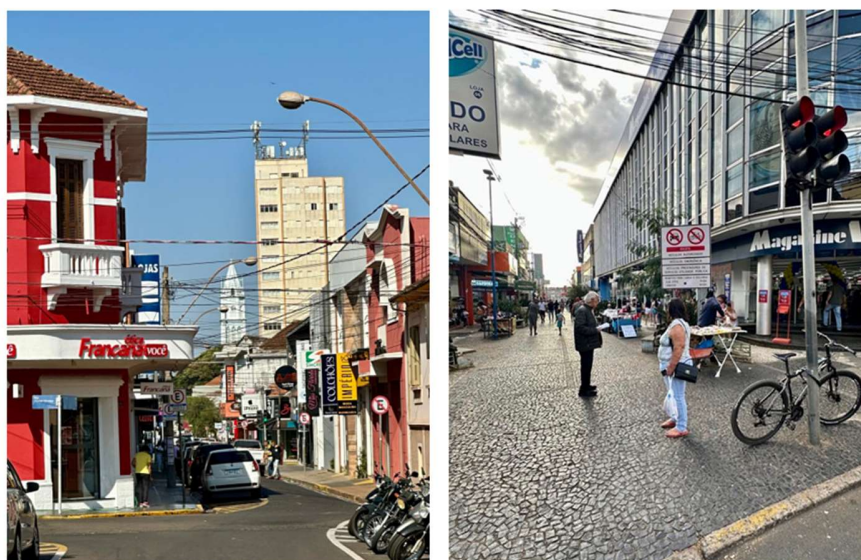
Fonte: Prefeitura do Município, mapa oficial e diagramas do autor.

Penso sobre os tipos de tecidos urbanos, em particular quando inspiram o arquiteto para a possibilidade de tratá-lo como um projeto (*urban design*). De início estudar uma superfície maior que aquela destinada ao projeto, como no exemplo de Franca. Ter as primeiras ideias, refletir sobre elas até se consolidar um estudo preliminar, como se faz no projeto de edificações. Organizar desenhos esquemáticos que representem à ideia do projeto, discutir com todos, ajustá-las a realidade material e as necessidades demonstradas pela comunidade para chegar a bom resultado (o que parecer, mas não é fácil!).

No mapa do município (Figura 8), mostro estrutura base dos movimentos que separam partes da cidade, as 'vias que atravessam' (escala do município). Resultado do primeiro olhar e registro do arquiteto-deseñador para entender a estrutura urbana. Depois, marcar as 'vias que atravessam' o setor central da cidade; que o configure como um todo, em seguida, identificar a área destinada ao projeto, figura 8B. A localização de espaços pontuais relativos aos empreendimentos para o Centro tem destaque no diagrama da figura 8C. Em 8D aparece o conjunto da área central. Como ideia inicial de projeto pensar em como se poderia alargar as calçadas, atualizar os calçadões e dar um caráter o próprio para as quadras através de canteiros para o verde, rede de eletrificação no subsolo, bom mobiliário urbano e organizar os letreiros das lojas. Através destas medidas elevar o 'projeto urbano' ao padrão de qualidade entendido internacionalmente por *urban design*.

Em casos de áreas centrais como Burlington, Franca ou cidade outra, o projeto tem início por mostrar as primeiras ideias para os comerciantes, associações de bairro, técnicos da prefeitura, políticos, jornalistas e o público interessado. Buscar maneira para encorajar e fazer com que interajam os participantes privados e os representantes do 'poder público', através de redobrados encontros, do tipo oficina, '*workshop* ou *charrete*'. Deste modo os responsáveis pelo projeto poderão sentir e explorar impressões vindas dos cidadãos. Juntos fazer brotar as primeiras ideias e desenvolver possibilidades para o redesenho do centro urbano. No caso que apresento apenas a área relativa à Igreja matriz! Eu e o Luís Claudio caminhamos com o olhar voltado para o Centro, com a observação que os 'calçadões' atuais podem ter sido uma iniciativa positiva da prefeitura. Mas, bem distante do conceito de projeto urbano como *urban design*. Na figura 9, aparecem espaços que marcam a paisagem urbana e que poderiam ser atualizados com facilidade. Por exemplo a entrada junto as ruas Saldanha Marinho e a rua do Comércio, figura 9A. Não é um calçadão, mas, uma pré-existência interessante, fato a explorar: observem o prédio avermelhado na esquina e a torre da Igreja lá no fundo! Há cruzamentos de pedestres aguardando melhorias, ter maior significado. Exemplo: rua Marechal Deodoro x rua do Comércio (praça Barão), apresentada na figura 9B.

Figura 9: em 9A confluência rua Saldanha Marinho x rua do Comercio. 9B rua Marechal Deodoro x rua do Comercio (praça Barão).



A

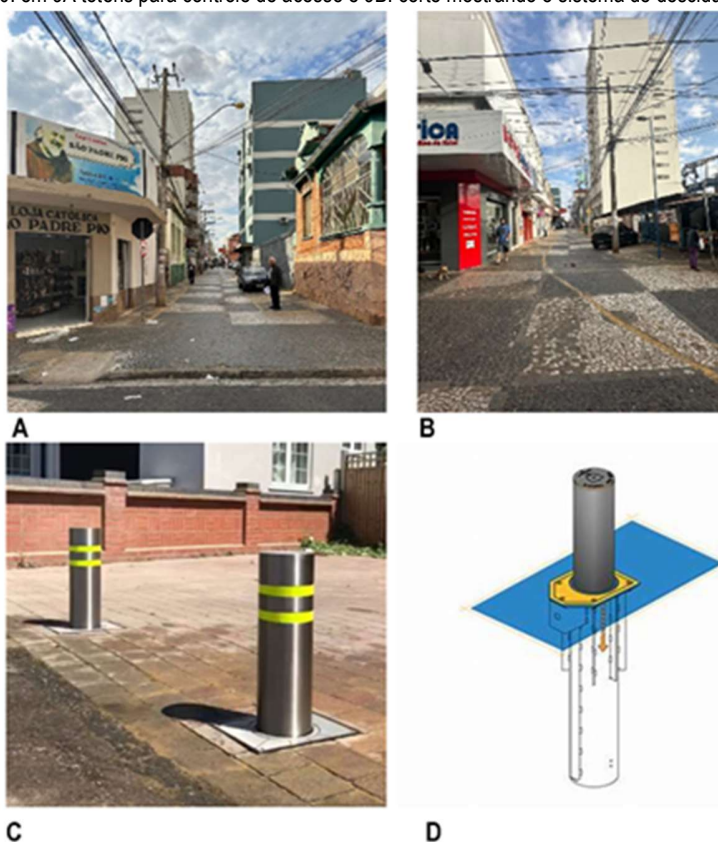
B

Fonte: fotos, arquivo do autor.



Nos diversos calçadões da cidade se observa a falta de elementos que realcem a entrada do ambiente pensado para pedestres e que restrinjam o acesso de veículos intrusos. Pintar linha amarela no chão é maneira primária de anunciar o acesso para um recinto de passagem para pedestres. Observamos a frequente invasão destes recintos por veículos piratas; certos cidadãos estacionam veículos a bel prazer e nem são multados! O certo seria haver uma forma de controlar o acesso, restrito para os residentes e lojistas, como acontece em outros lugares de nosso planeta. Existem diferentes tipos de controle eletrônico que facilitam adentrar apenas os veículos cadastrados. Os moradores, comerciantes e pessoal dos escritórios deveriam sentir estar chegando a um recinto seu, com acesso controlado. Dispositivos próprios, através de um portal do logradouro, ou, simplesmente utilizar os *'bollards'* que torres baixas de acionamento eletrônico. Na figura 10 aparecem situações de acesso ao calçadão e um sistema eletrônico que aciona a barreira com a finalidade de estabelecer acesso apenas para pessoas cadastradas; cujo destino seja entrar na garagem de algum dos imóveis voltados para o calçadão. As figuras 10A e 10B exemplificam o caso de vias que poderiam ter acesso controlado por dispositivos, segundo os exemplos das figuras 10C e 10D, ou, provavelmente viável, construir o espaço de transição por elementos da arquitetura, paisagismo, comunicação visual e mobiliário urbano.

Figura 10: em 9A totens para controle de acesso e 9B. corte mostrando o sistema de descida do totem.



Fonte: Arquivo do autor e Wikimedia Commons.

Franca possui bons locais para vivência no centro da cidade, existem espaços reformados recentemente que carecem da integração do todo. Necessário se faz desenvolver alguns procedimentos de projeto urbano para a parte central da cidade. Integrar trechos do tecido urbano hoje desarticulados, repensar os calçadões de acordo com um projeto completo para o Centro. A primeira vista relocar o estacionamento de taxis hoje 'grudado' defronte a Igreja Nossa Senhora da Conceição, afinal trata-se da Matriz do município. Pensar os espaços da praça (fonte luminosa, coreto e jardins) como o *'mall'* francano, articulado à Oeste com a praça existente e faz-lo ir até a rodoviária. Para Leste o *'mall'* poderá se integrar com a quadra do antigo Hotel Francano hoje ocupado pelo banco

Itaú. Este projeto dependerá de haver interesse e esforço coletivo com vista aos 'benefícios para as gerações futuras' – sustentabilidade- ou seja, pensar Franca como um centro regional de negócios. Existem trechos agradáveis, prontos para serem alinhados a um projeto maior. Outros não, por exemplo, observem na praça da Matriz o espaço onde fica a fonte luminosa e sintam como no seu entorno o paisagismo e o piso interrompem o percurso longitudinal sem integra-lo ao conjunto e portanto os considero sujeito a revisão. Outro fato ou espaço para ser repensado, são as calçadas de pequena largura, pouco funcionais, sem graça, perigosas, particularmente para as crianças e pessoas idosas. Elas foram reduzidas em favor de aumentar a caixa da via para os veículos motorizados. Usual a partir dos anos mil novecentos e sessenta quando se dava prioridade aos automóveis e hoje são transformações difíceis para corrigir. Em Franca, isto acontece no espaço da praça da Matriz - ruas Monsenhor Rosa e Major Claudiano. Mostrarei possibilidade para amenização, menos evidentes que alargar faixas de rolamento, mas, capazes de trazer melhorias para o centro da cidade, coração da municipalidade. Escrevo, penso alto com o objetivo de gerar subsídios para transformar espaços desconexos em um conjunto melhor articulado usando os princípios da disciplina Projeto Urbano (Macedo, 2022).

Depois dos calçadões na cidade de São Paulo a iniciativa se espalhou para diversas cidades do interior do estado. Isto foi interessante no sentido de trazer a baila o conceito de pedestrinização. Diversas cidades trataram de fomentar a ideia e se atualizar. Iniciativas do 'poder público', sem parceria com o setor privado, aplicando muito dinheiro na ansia de inaugurar e mostrar cuidados com a cidade. Em Franca, cidade de porte médio, os calçadões estão fora da área da Igreja Matriz, mas, provocam problemas de tráfego de automóveis no seu entorno. Assim, a praça mais representativa da cidade ganhou maior trânsito para passagem de veículos no seu redor, em detrimento da circulação dos pedestres. Observem com atenção, pois não será preciso um arquiteto para acusar problemas ou, serem apontadas ideias interessantes para a melhoria de um espaço público. Peço rever a figura 8 e sintam como não é difícil observar trechos característicos do Centro. Caso você queira melhorar sua cidade será preciso reunir concidadãos para alardear sobre anomalias que a todos prejudicam.

Na figura 11, em 11A aparece a Igreja Matriz como ponto focal de interesse e o cuidadoso piso de mosaico português que empresta caráter ao espaço para eventos à céu aberto; o que representa bom uso da praça! Em 11B, a diminuta calçada que resultou da prioridade para a circulação dos veículos ao redor da praça espelha como o passeio de pedestres foi considerado algo secundário. Observe o poste para energia elétrica ao longo do trajeto de dois metros de largura, da cidade que possui até calçadões; cuidem-se as pessoas que precisam e as que sentem prazer por caminhar pela cidade!

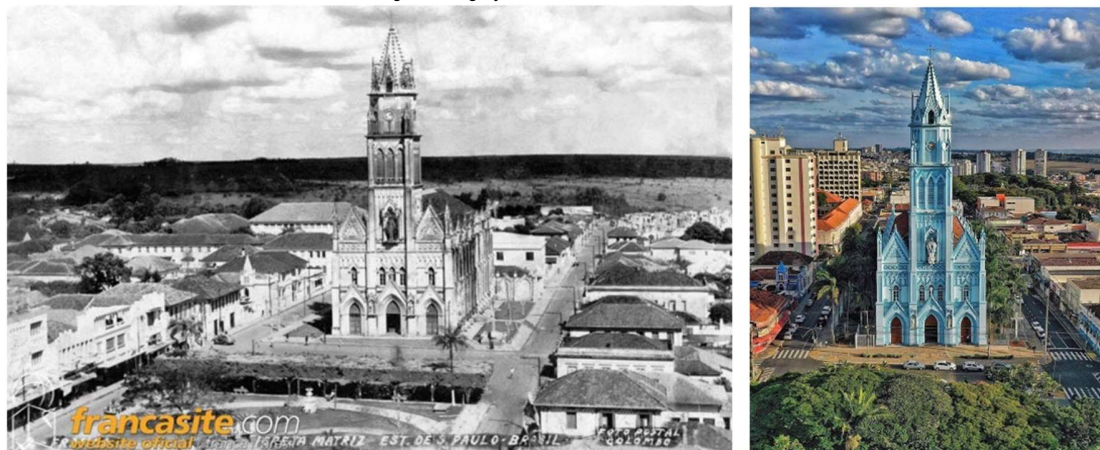
Figura 11: Praça, referencia a igreja e o padrão das calçadas das vias de contorno.



Fonte: arquivo de LCMA

Eventos significativos e o encontro informal das pessoas acontecem; moças fazem *footing* ao redor da praça; rapazes 'paqueram' à pé ou devagarzinho de carro, famílias passeiam e crianças costumam brincar. Há dificuldades com respeito ao sistema viário no entorno da praça e para ajudar pensar sobre isto acrescento duas imagens históricas que destacam a implantação que foi escolhida para a Igreja Matriz. Mantem-se o foco de atenção na praça principal para mostrar o processo de trabalho do arquiteto-deseñador. Isto vai desde entender como a área escolhida para intervenção se transforma ao longo do tempo, se aproveitando o conhecimento de colegas especialistas nas matérias técnicas da construção até se consolidar uma ideia final. Trabalho conjunto incluindo o social, político e o econômico financeiro capaz dar realidade a implementação do projeto urbano. Na figura 12 mostra-se dois momentos de como vem evoluindo a ocupação ao redor da Igreja Matriz. Cerca-se todo tipo de informação disponível!

Figura12: Igreja Matriz vista do alto, 1999



Fonte: Cartão postal de 1930 e foto aérea da década de 1990 / Wikipedia Commons, acesso novembro 2024.

O centro de Franca é relativamente grande e além da Praça da Matriz há mais à pensar quanto a subdivisões do espaço como um todo. Existem outros espaços possíveis de serem detectados para projetos urbanos (melhoramentos) que acabariam por abranger o todo indicado como área central de Franca, figura 9, em especial 9D. São recortes baseados no conceito para determinar subáreas de um setor maior para efeito de projeto, segundo a linha de pensamento dos 'corredores e subáreas' como suporte de conceitos para o projeto urbano. Por exemplo, pode-se considerar um outro projeto a quadra do banco Itaú e sua ligação viária com o projeto Praça da Matriz, figura 13. Um outro desde o projeto da Praça Matriz até a rodoviária. Observar a figura 13, porção à oeste, indicada em verde.

Pela boa articulação de cada projeto desenvolvido para a área central da cidade se chegará ao todo, revigorado e bonito. Isto apoia a ideia de 'revelar', ou seja, integrar os espaços do entorno da Matriz segundo a ótica do projeto urbano. Buscar o arcabouço físico que proporcione vida nova e significado para espaço tão significativo, o Centro da Cidade. A linha pontilhada no diagrama representa o contorno de fundo dos lotes, ela é uma linha descontínua estabelecida dependendo da profundidade de cada um dos lotes vizinhos. Assim fica determinada a área do projeto urbano pela poligonal resultante da linha de contorno. Note-se que no arcabouço definido como a área de projeto se incorporam lotes com frente também para a rua detrás, que modos o geral correspondem a largura de um ou poucos lotes residenciais. Situação boa para os estabelecimentos comerciais de grande porte, por exemplo um supermercado.

Na figura 13, lado esquerdo, na cor verde e fora da linha pontilhada se representa um espaço parcialmente ocupado que permite a ligação da praça Barão de Franca que faz parte do projeto 'Espaço Igreja Matriz'. Ao lado direito da figura 13 quadrante leste, outro projeto seria a ligação com a quadra do banco Itaú (antigo Hotel Francano). Poderia se pensar em um *boulevard*, de chegada a quadra onde esta o prédio. Estes projetos uma vez implantados com certeza apresentarão o Centro da cidade com uma bonita configuração, em outras palavras irão 'revelar a verdadeira identidade da progressista cidade!



Figura 13: Delimitação da área - Espaço Matriz de Franca.



Fonte: Google Earth, diagrama do autor.

Na figura 13 destaca-se em amarelo a Igreja, em vermelho o pátio para taxis, em azul a área da fonte luminosa, em laranja o Itaú (hotel antigo), em branco os calçadões, em verde os espaços abertos aguardando melhor agenciamento. O primeiro projeto seria o Espaço Igreja Matriz cujo contorno está pontilhado em preto. A praça em si é definida pelas vias que determinam seu perímetro. Olhem a figura e pensem se vocês precisam ir a Franca para absorver as ideias gerais de projeto urbano que apresentei. Nem ser um arquiteto para deixar transparecer boas ideias! Tente imaginar o seu bairro, em sua cidade. Qual limite físico você adotaria para ele? Qual o trecho mais significativo, quais seriam os limites? Escrever assim, faz-me lembrar Léon Krier, conhecido arquiteto e teórico britânico, que no prólogo de seu livro *'The architecture of community'*, afirma que "irá fazer um diagnóstico e sugerir cura, crítica e projeto". Segundo ele, projetar espaços não é apenas distribuir as atividades, e sim, gerar um produto a partir de intenções e arte. Logo, o projeto não pode ser restrito apenas à invenção dos especialistas; ele deve responder ao desejo do cidadão como indivíduo e parte de uma comunidade (Krier, 2009).

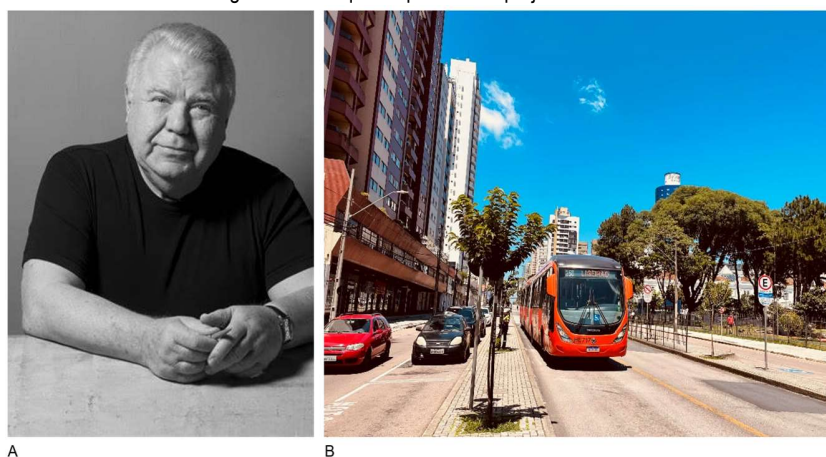
## REFLEXÕES

Estudei na Universidade em São Paulo de 1960 a 1964 e aprendi Arquitetura ao modo da 'escola paulista', representada pelo arquiteto-professor Vilanova Artigas. Na faculdade aprendi sobre Le Corbusier, a *'ville radieuse'*, conheci o projeto e a cidade de Brasília, onde depois morei treze anos. Passei a considerar o pensamento, projetos e obras do arquiteto Alvar Aalto, que deu cor local a arquitetura do movimento moderno, atendendo o conforto das pessoas e a integração com o entorno. Foram de grande ajuda os conceitos expressos por Georges Candilis, Alexis Josic e Shadrach Woods ao tratarem da articulação de limites dos espaços em seus projetos construídos através da empresa 'Candilis, Josic & Woods arquitetos associados' na Europa e no continente africano.

(Joedicke, 1968). Diplomado, tive oportunidade de participar em projetos com programas de necessidades complexos, conheci cidades, pessoas e coisas, percorri diversos tipos de ruas e paisagens urbanas. Escutava o que os colegas diziam sobre arquitetura e respeitei todos com perfil de planejadores urbanos. Participei de projetos em contextos de tecido urbano tradicional em São Paulo e cidades do interior do estado. Fui levado a pensar sobre o tecido urbano tradicional, apoiado na morfologia urbana. Apreciei o conceito de cidade-jardim e outros sistemas orgânicos, passei pelo Novo Urbanismo norte americano e o europeu, chegando às preocupações atuais com as pessoas e o meio ambiente. Hoje penso com liberdade sobre a interação dos elementos que compõem o tecido urbano, rico ou pobre, e procuro compartilhar minha experiência. Observo tipos e organizei procedimentos para facilitar a invenção de outros, reunidos no já citado e-book “Corredores e subáreas, como estudar a forma e projetar a cidade”.

Devido à vontade política de governantes que influíram no planejamento do município, no mandato desdobrado do arquiteto, engenheiro civil e político Jaime Lerner, prefeito em três mandatos, dois governador do estado, desde 1970, o município transformou o tipo de seu espaço físico para melhor para melhor, devido boas ações de planejamento, planos e projetos urbanos. Com modestia a figura 14 faz lembrar estas pessoas pela figura do político arquiteto-urbanista referenciado mundo afora, em 14A e em 14B por imagem de uma das vias urbanas. Lerner foi reconhecido como um grande urbanista (são inúmeras citações). E, em 2024, Curitiba foi nominada como *Intelligent Community of the Year* por um fórum sediado no Canadá.

Figura 14: O arquiteto-político e o projeto urbano.



Fonte: 14A, Wikipedia Commons; 14B, foto do autor.

Observe-se que Lerner e sua equipe trabalharam cerca de vinte anos para reestruturar a cidade. Lerner é criticado por planejadores urbanos devotos do pensamento tradicional da esquerda em São Paulo. Paciência, considero a repercussão da inegável qualidade do trabalho de sua equipe. Encaixa-se como um plano de urbanístico de sucesso implantado por diferentes projetos urbanos localizados em subáreas do município. E isto, por acaso, aconteceu no Brasil!

Outro plano de sucesso foi Brasília, projeto de Lúcio Costa e Oscar Niemayer, construída com o dinheiro do país, teve grande impacto internacional, mas, seus procedimentos do fazer não se encaixam como projeto urbano. Participei na UnB, Universidade de Brasília, de um encontro com Lucio Costa que relembrou o dito do presidente Juscelino Kubistcheck, algo assim ‘minha estratégia foi implantar o arruamento e a iluminação da cidade inteira, pois, após meu mandato é capaz que não deem prosseguimento nas obras’. Brincou sobre, à noite Brasília ficar iluminada para quem chegar por transporte aéreo ver a forma de avião’. Isto me traz a lembrança do arquiteto-professor Kevin Lynch, pioneiro sobre ‘a imagem da cidade’ e de Jonathan Barnett pioneiro do ‘projeto urbano como política pública’. Ambos conscientes de que a tarefa do arquiteto-desenhador associa-se ao espaço físico. Burlington mostra o caso exemplar de como conduzir um projeto e hoje percebo ela ter sido pioneira da disciplina projeto urbano contemporâneo ‘as public policy’ como diria o Barnett. projeto e implementação (por em prática).

Isto poderia acontecer em Franca, quando o vazio entre os setores privado e público se torne ameno, por exemplo, implantar o projeto da subárea Igreja Matriz e outros como em Curitiba. Sobre isto trago a lembrança de haver interesse político (pessoal?) do mandatário local, a boa escolha do urbanista e do arquiteto, como já aconteceram no Brasil, ou seja, implementar projetos a partir de ideias para um novo tempo.

Para finalizar reafirmo que o projeto em Burlington e a sugestão para Franca compreendem um trecho pequeno da cidade, devem se juntar a outros. Brasília e Curitiba são relevantes porque o projeto foi desenvolvido para o espaço inteiro de acordo com a triade 'planejamento, projeto, implementação'.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que apoiaram a publicação deste ensaio. Em particular: à minha esposa Ana Maria; ao sobrinho Luís Claudio Menezes de Andrade (pelo conhecimento sobre a cidade de Franca, SP); ao arquiteto-professor Gastão S. Sales (pelas discussões sobre planejamento e projeto que vêm de tempos atrás e sua ajuda com os desenhos); aos colegas da Revista Projetar por garantirem elevado nível de qualidade às suas publicações.

## BIBLIORAFIA

ALEXANDER, C.; SILVERSTEIN, M.; ANGEL, S.; ISHIGAWA, S.; ABRAMS, D. **The Oregon Experiment**. New York. Oxford University Press, 1975.

AMADO, A. M. O tecido de sobreposição. In: **O tempo e a forma. Cadernos MURb Morfologia Urbana**. Lisboa, Editora Argumentum, 2014.

BARNETT, J. **Urban design as public policy**. New York. McGraw-Hill. 1974.

BARNETT, J. **An introduction to urban design**. Philadelphia. Harper & Row Publishers. 1982.

BERTELLI, C.; LOPES, L. F.; FALEIROS, R. Evolução, impactos e a mitigação da drenagem urbana de Franca-SP. In: III SEMINÁRIO DE RECURSOS HÍDRICOS DA BACIA HIDROGRÁFICAS DO SAPUCAÍ-MIRIM E GRANDE. **Anais do.....** Franca, São Paulo: Ecoplans, 2019. pp.2-20

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo, Martins Fontes, 2006 (original publicado em inglês, em 1960).

JOEDICKE, J. **Candilis, Josic, Woods, una década de arquitectura y urbanismo**. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.1968.

KRIER, L. **The Architecture of Community**. London: Island Press, 2009.

MACEDO, A. C. **Corredores e Subáreas, como estudar a forma e projetar a cidade** (E-book). Tupã, SP: Associação dos Amigos da Natureza da Alta Paulista (ANAP), 2020 / 2ª edição 2021.

MACEDO, A. C. Espaço para o projeto urbano. **Revista Projetar** - Projeto e percepção do ambiente, n. 03, v. 6, n.3. pp. 24-37, setembro 2022. Disponível em <https://periodicos.ufrn.br/revprojetar/article/view/28307>. Acesso em: 5 jul. 2025.

MACEDO, A. C. Praça do Boqueirão: sessenta anos. São Paulo: **Arquitetismo** n.117.01: Portal Vitruvius, 2016.

NAVARRO, V. L. A origem da indústria de calçados de couro em Franca, SP. **Estudos de História**, v. 6, n.1, pp. 37-53, 1999.

NORBERG-SCHULTZ, T.C. **Genius Loci, Towards a Phenomenology of Architecture**, Rizzoli, New York. 1980.

ROSSI, A. **Arquitetura da cidade**, Edições 70, Lisboa, 2018 (original publicado em inglês, em 1966).

TEIXEIRA, M. A. C. **A forma da cidade de origem portuguesa**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2012.

VELOSO, M.; MARQUES, S. A pesquisa como elo entre teoria e prática do projeto: alguns caminhos possíveis. **Arquitextos** - Vitruvius, ano 08, n. 088.8, São Paulo, set. 2007.

WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. **Pesquisa sobre a cidade de Franca**, SP, 2024.

---

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