

Para citar este artigo (ABNT):

ABASCAL, E.; SUMMER, A. Diálogos e interlocuções: o desmonte da cicatriz urbana do Elevado Costa e Silva, encontros entre Eunice Abascal e Anne Marie Summer. In: *Cultura Visual*, n. 13, maio/2010, Salvador: EDUFBA, p. 153-163.

Diálogos e interlocuções: o desmonte da cicatriz urbana do Elevado Costa e Silva, encontros entre Eunice Abascal e Anne Marie Summer

Dialogues and exchanges: dismantle of the urban scar of Elevado Costa e Silva, meetings between Eunice Abascal and Anne Marie Summer

Eunice Helena Sguizzardi Abascal & Anne Marie Sumner

Resumo

O trabalho apresentado é uma reflexão de natureza crítica cujo objeto é o projeto desenvolvido pela equipe liderada pela Arquiteta e Professora da FAU Mackenzie Anne Marie Summer. O projeto em análise propõe uma ação coordenada de desmonte da cicatriz urbana realizada pela intervenção do Elevado Presidente Costa e Silva, em São Paulo, e elaboração de uma alternativa de acesso ao eixo leste-oeste da cidade.

Palavras-chave

Anne Marie Summer; Elevado Costa e Silva; Cicatriz Urbana; São Paulo.

Abstract

This paper presents a critical reflection on the project developed by the team managed by the architect and university professor at the Faculty of Architecture and Urbanism Mackenzie, in Brazil, Anne Marie Summer. The mentioned project proposes a coordinated action in order to dismantle the urban scar derived from the construction of Elevado Costa e Silva, in Sao Paulo, as well as the proposal of an alternative access to the axis connecting the East-West part of the town.

Keywords

Anne Marie Summer; Elevado Costa e Silva; Urban Scar; Sao Paulo.

Primeiras considerações

Este trabalho é uma reflexão resultante de um franco e livre diálogo, um processo que é fruto do encontro entre Arquiteto e Crítica. Quando Anne Marie Summer convidou-me na qualidade de interlocutora para que este relato, quase uma carta de intenções revelada, fosse realizado, procurei colocar-me não apenas como ouvinte passiva, mas intérprete. Desta forma, a crítica nasce como dinâmica construtivista, que enquanto explica, necessariamente compreende, em ação hermenêutica transformadora e criadora de sentidos.

Submetido em: 31/01/2010

Aprovado em: 10/04/2010

Encontramo-nos algumas vezes, Arquiteta e eu, para que as razões de suas decisões projetivas me fossem apresentadas. O texto resultante se fundamenta em uma pesquisa caracterizada pela entrevista, que procurou mais ouvir do que interrogar. Algumas vezes, durante a fala entusiasta e coerente de Anne Marie, interpus um ou outro rumo à conversa, procurando explorar melhor alguns pontos de sua visão complexa e refinada da Arquitetura e Urbanismo. As intervenções se ativeram a alguns pontos levantados, a fim de que uma torrente de idéias pudesse fluir, sem prejuízo de nitidez e clareza. E assim foi possível ouvir e regozijar-se com seu compromisso com a cidade de São Paulo, fundamentalmente cívico, que escancara firme prática de cidadania.

Anne Marie integra e expressa uma geração compromissada não apenas com a importância da estética entendida como primado da forma autônoma, mas compreende-a enquanto instrumento perscrutador da realidade e ação no mundo, diretamente relacionada à Ética. Esta Ética (com “E” maiúsculo) visa à plena consciência do trabalho do Arquiteto e Urbanista como ação frente à cidade que acolhe a sociedade humana no território.

Enquanto tal, este território é determinação geográfica, mas cuja permanência histórica se enlaça necessariamente à opção de quem está à frente de sua organização. Aqui, Geografia Humana e Urbanismo tecem uma trama de complexidades, que não podem ser irresponsavelmente desmembradas. É nesta ideação do tecido urbanístico como fruto de decisões humanas que se deixam moldar pelos ventos das propostas dos Arquitetos como ação *eminente pública*, em que Arquitetura e Urbanismo são condição ativa e política - visa a *polis*, como espaço público: a esfera pública, de Hannah Arendt¹ – que se insere o pensamento de arquitetos como Sumner.

A proposta que contempla o árduo problema da presença urbana do Elevado Presidente Arthur da Costa e Silva, o “Minhocão”, considerando-o não apenas artéria viária, mas elemento articulador (ou des-articulador) da paisagem e da memória de São Paulo foi tema de Edital do “Prêmio Prestes Maia de Urbanismo”. Realizado em 2006, inspirou a participação da equipe liderada por Anne-Marie Sumner². É preciso entender esta “inspiração”, pois o Projeto em questão afinal não foi entregue ao Prêmio.

Promovido pela Prefeitura de São Paulo desde 1997, o Prêmio Prestes Maia ressurgiu em 2006. Com o objetivo de pensar possíveis fórmulas e soluções criativas para o enfrentamento da “cicatriz urbana”, representada pelo Elevado, que cobre a extensão desde a Praça Franklin Roosevelt até a Avenida Francisco Matarazzo e que acarreta visíveis impactos de transformação degradante do entorno.

A despeito das conseqüências ambientais de destruição de importante patrimônio edificado da cidade e de vistas historicamente consagradas (a Avenida São João e Praça Marechal Deodoro), a expansão metropolitana e aumento

¹ ARENDT, Hannah. *A condição humana*. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1981.

² Integraram a equipe de autores, além da Arquiteta Anne Marie Sumner, os Arquitetos: Vera Santana Luz, Hector Vigliacca, Tito Livio Frascino e Flavio Marcondes. Participaram também os consultores Engo. Renato Zuccolo para Águas, Engo. Claudio Macedo para Transportes e o Agrimensor Irineu Idoeta. Para maiores informações sobre o Projeto e equipe acessar o site do EEP-FAUMACK: <http://www4.mackenzie.com.br/index.php?id=12038>.

dos deslocamentos diários de automóveis que utilizam a via, revelam a exaustão do sistema em seus aspectos puramente viários. Assiste-se diariamente a quilômetros de congestionamentos, agravados pelo crescimento imobiliário das Zonas Leste e Oeste e pelo condicionamento da ligação dessa região às demais e ao centro da cidade através da exclusividade da Avenida Radial Leste. Outro problema se afigura pela interligação dessa Avenida ao sistema constituído de vias expressas e o Elevado Costa e Silva. Os dados alarmam, revelando que oitenta mil veículos circulam diariamente pela via, em seus 3,4 Km de extensão.

Uma solução articuladora destes problemas técnico-ambientais, e outros de naturezas diversas, não menos relevantes – a paisagem criada, a transição de vias expressas à cidade que as margeia, o uso público do sistema arterial (através do transporte intermodal e da criação de espaços coletivos e da escala pedestre) veio à luz.

O escritório experimental e o projeto apresentado: caminho para conhecer o pensamento da arquiteta³

O projeto apresentado nasceu como exercício realizado no âmbito do Escritório Experimental da FAU Mackenzie, de início vinculado ao Prêmio Prestes Maia de Urbanismo de 2006.

O Escritório Experimental nasceu com o espírito de contribuir para o processo da formação universitária, ao abranger o tripé graduação, pesquisa e extensão. Este terceiro ponto de apoio da Universidade clássica, a Extensão, diz respeito ao ato de a Universidade se relacionar com a sociedade, vindo a proporcionar-lhe os resultados de seu trabalho.

É desta maneira que a Universidade alcança a sua excelência, pondera Anne Marie, na medida em que tem um compromisso com a sociedade. Com este espírito, o Escritório Experimental da FAU Mackenzie surge no objetivo de bem cumprir esse desígnio da produção de conhecimentos em benefício da coletividade, o que afirma a prática da Arquitetura enquanto ação eminentemente pública.

Assim conceituada a Universidade e sua relação com a sociedade, é conseqüente dizer que o potencial público que se deseja atingir não é jamais o cliente particular, mas o coletivo. A Universidade produz conhecimentos capazes de proporcionar novas diretrizes para a sociedade, através de projetos de natureza, objetivo e porte públicos. Trata-se de agir e compartilhar esse “olhar público”, diz Anne Marie Sumner.

A ação do arquiteto consiste em proporcionar a cidade como possibilidade plena do cidadão, conforme lembra Hannah Arendt, a cidade como possibilidade melhor, entendida como uma relação entre civilização e cultura, onde a primeira, a civilização, realiza o que a cultura inventa.

³ Esta parte do texto foi fundamentada em entrevista concedida por Anne Marie Sumner à Arquiteta Eunice H. S. Abascal, realizada em 27 de junho de 2008, transcrita pela interlocutora.

Em benefício dessa coletividade que deseja alcançar, o olhar sobre a Arquitetura se especifica, no entanto se define como um complexo envolvendo sua condição de Arte e Invenção, Arquitetura e Engenharia. Em um projeto urbano de grande porte, tal articulação se revela fundamental.

As visões segmentadas se mostram frutos de desarticulação, pensamento e prática fragmentados. Um Engenheiro sozinho, frente ao problema de mobilidade e acesso à cidade, problema este que se apresentou premente na década de setenta quando o Elevado Costa e Silva surgiu na paisagem de São Paulo, certamente faria o “Minhocão”. Não conseguiria operar com instrumentais e práticas necessárias às intervenções urbanas complexas de grande porte.

Estas reflexões conduzem à indagação de que deriva o raciocínio de Sumner, se não é possível pensar o urbano sem a sociedade a que se destina e sem um corpo de ações integradas, como é que então se pensa a cidade?

Se tomarmos Paris como referência e modelo de um “dever ser” urbano, é claro que esta cidade se apresenta como parâmetro. Anne Marie frisa a qualidade ambiental e dos equipamentos urbanos, os espaços públicos, a questão resolvida da habitação. Sem esquecer a importância atribuída à história impressa em cada um dos edifícios e ruas.

Entretanto, Paris tem uma extensa rede de metrô para três milhões de habitantes, enquanto São Paulo não a tem, para uma população metropolitana de dezoito milhões de habitantes! Claro que são ordens totalmente diferentes de problemas!

Qual é a situação de outras cidades-metrópole, como São Paulo, Cidade do México, Pequim, cidades colossais? – indaga.

Estas distinções abruptas impedem uma abordagem generalizada, e no caso de São Paulo, há que considerar a despeito da extensão da mancha urbana e da metropolização, a baixa densidade, o que faz com que o automóvel não seja dispensável. Entretanto, qualquer projeto de intervenção urbana racionalizada para São Paulo impõe que se priorize o transporte coletivo.

O Projeto proposto tem uma dimensão articuladora, uma escala tal que pede ser apresentado a dirigentes que sejam Estadistas, na acepção mais estrita do termo. Uma intervenção hábil e eficiente em São Paulo requer o investimento de bilhões e não apenas a realização de soluções parciais, como a Linha X do metrô... Além disto, construir linhas de metrô parece ação defasada das reais necessidades de uma metrópole como São Paulo; considere-se que a maior parte das linhas européias foi construída no século XIX.

As atuais necessidades da cidade vão muito além da construção do metrô, implicando, por exemplo, em investimento em cabeamento e demais infraestruturas urbanas.

Ao mesmo tempo, imaginar ter um plano geral para a cidade como um todo não parece praticável, mas aprofundar e investir nas operações urbanas. Não dá para pensar São Paulo como um todo.

A tônica para pensar qualquer cidade é a geografia, o *lócus*, entender como se dispõe o espigão, o que significa o conjunto das várzeas e da estrutura hídrica, o clima...

Nossa história é muito curta, é inacreditável que se tenha feito o “Minhocão” na única saída histórica da cidade a oeste! O que frisa que não temos história, sequer consciência de civilização e cultura. Assim como a língua em comum, no processo civilizatório, é o que conecta os indivíduos em uma perspectiva de globalidade cultural, a memória da cidade, a arquitetura, é também a realização da cidadania. Quando se destrata a memória, *des-constitui-se* a cidadania.

Anne Marie defende (pensamento que se transformou em tese de Doutorado) que a dimensão, a capilaridade e a escala infra-estrutural urbana exibem a medida do contraste social; quanto maior a rede infra-estrutural de uma cidade, maior o contrato social daquela sociedade.

Quanto menor a rede infra-estrutural, mais frágil este contrato. Por que Paris é exemplar? Porque os equipamentos públicos (redes de transportes, escolas, hospitais) se colocam no território enquanto instância pública. Um contrato social invejável!

É sabido que Singapura, São Paulo e Cidade do México revelam um estado da arte criticamente distinto de Paris, mas o modelo representado por esta cidade, deste contrato social exemplar é o que conta.

A infra-estrutura dá a medida do contrato social é a urgência da cidade, para os profissionais urbanistas. Como ação e como ato intelectual, há que pensar essa dimensão infra-estrutural, esse é o mote. Na articulação entre infra-estrutura, arquitetura e o resgate da dimensão pública, Técnica, Estética e Ética são o tripé, pois o Engenheiro sozinho fará o “Minhocão”, o que significa dizer que a razão técnica não pode atuar sozinha, sob pena de gerar resultados de pior qualidade ambiental.

Os urbanistas devem considerar a Técnica, a Estética e a Ética, fundamentos da organização do território. A cidade pode e deve ser pensada assim. Uma grande diretriz infra-estrutural para ser realizada de maneira consorciada com as operações urbanas projetadas, abrigando habitação e equipamentos urbanos.

E atingir o patamar da polis grega, fazer a cidade com inteligência e refinar a estética urbana. Esse refinamento possibilita o despertar do espírito em seu melhor, a melhor sociabilidade realizada através do projeto nessa escala infra-estrutural.

A pior cicatriz é a ferrovia, porque o trem não para, o menino pode morrer se a bola cair no leito da ferrovia e ele for buscá-la. Não há faixa ou cruzamentos, não se pode fazer o pedestre transpor a via férrea. Assim o canal que acompanha toda a extensão viária proposta não é só drenagem, é a maneira de fazer a transição entre a via expressa e a cidade da maneira mais suave e humanizada. É lá que a bola do menino pode cair, sem matá-lo.

O rio é parte da cidade, dela uma condição histórica e geográfica inexorável. Não é possível se dar ao luxo de não utilizar a várzea, seria um esnobismo e uma ignorância. Não há como não aproveitar esse leito da via férrea que margeia o rio, e refazer a possibilidade do automóvel de forma mais humanizada. Trata-se de posição divergente de algumas radicais formas de ver defendidas hoje, que excluem o automóvel de algumas vias ou áreas da cidade.

A desarticulação das três instâncias abordadas constitui, na visão de Anne Marie, a morte da cidade. Pode ser quixotismo, diz, mas a sustentação desse tripé traz a consciência e o estatuto de obra de arte à cidade.

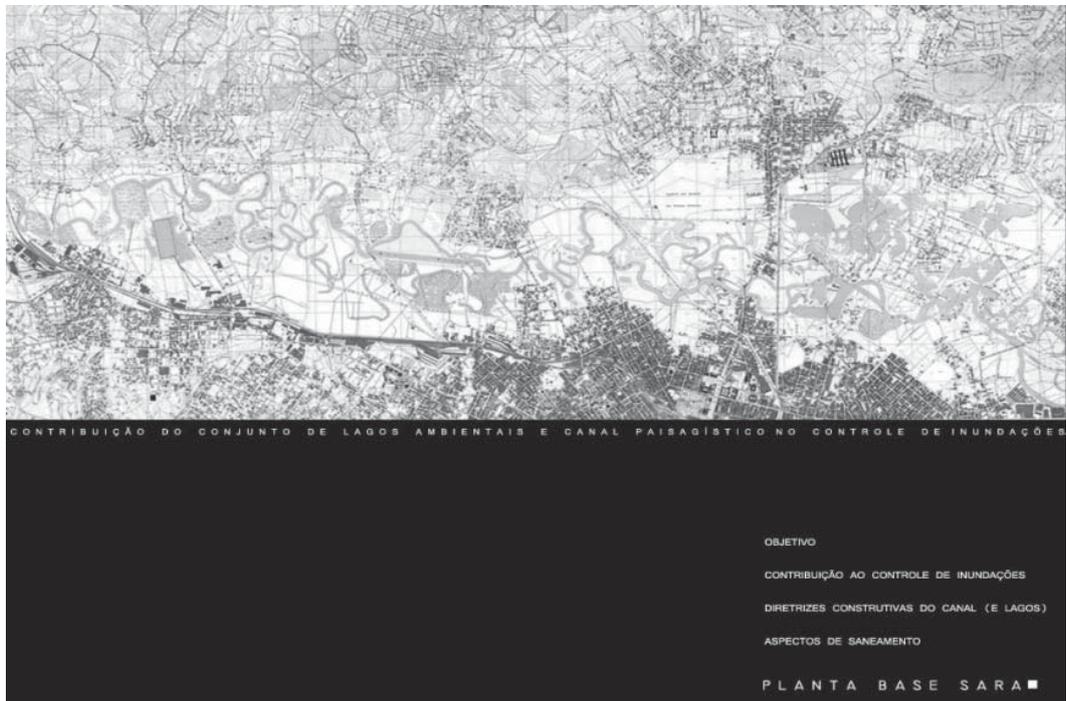
Assim, promover a cidade no seu melhor e dotá-la de serviços públicos da melhor qualidade, fazendo-a alcançar a plenitude de uma *polis* é o grande desafio e compromisso cívico, mesmo hoje, em que conta com uma escala inapreensível e que parece, à primeira vista, tão somente um agregado de fragmentos desconexos.

O projeto

Para enfrentar de maneira sistêmica a cicatriz urbana do Elevado Costa e Silva e sanear os problemas decorrentes dos deslocamentos rodoviários no sistema integrado a Av. Radial Leste, o projeto da equipe de Anne Marie cria alternativa para a atual ligação leste-oeste, e propõe um desmonte da estrutura existente.

Sumner considera o Elevado Costa e Silva um “equivoco urbano”, posição sustentada em razão dos danos causados à paisagem da cidade e intenso processo de degradação desencadeado no entorno. Desta forma, o projeto repõe as Avenidas São João e Rua Amaral Gurgel em seus leitos originais, revertendo a condição de via elevada. A partir de novo desenho, em que passeios públicos e a circulação de ônibus, veículos e pedestres se recompõem, o resgate de uma das saídas históricas a oeste da cidade ainda Vila, existente desde o Século 18, pode então se viabilizar.

A cicatriz da via elevada é uma causa, aponta a Arquiteta, da desconexão entre território e espaço urbano e comunidade. Para solucionar estes problemas e enfrentar as decorrências do desmonte, o projeto se integra a uma ação mais ampla, criando uma melhor e inovadora ligação leste-oeste, que redesenha a infra-estrutura e recria a paisagem. Gesto cujo desenho provê um conjunto de soluções articuladas, numa interpretação complexa dos problemas.



A história da cidade, sua geografia e necessidades contemporâneas são contempladas, salvaguardando a intervenção urbanística de redutoras visões excludentes, *ou* estéticas, *ou* funcionais, entendendo o projeto como um complexo de ações pautadas em assumida posição social e ética norteadora.

O projeto apresentado apostou na potencialização da capacidade da infraestrutura ferroviária, viária e hídrica, fazendo do desenho destes elementos meios para a requalificação da paisagem do entorno.

A nova ligação leste-oeste assumiu a solução que embora não de todo inédita, não havia sido sistematizada sequer integrada ao desmonte da estrutura do Elevado Costa e Silva.

Assim, a proposta utiliza o trecho entre o Belém e o bairro da Lapa que acompanha o leito ferroviário, com 16,5 Km de extensão, em terreno ocioso da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

A nova via se inicia no desvio na altura da Estação Bresser do Metrô, acompanhando o leito ferroviário. Desloca também o cruzamento entre o eixo leste-oeste e o norte-sul (onde a Radial Leste cruza a Avenida 23 de Maio), ao setor da Estação da Luz. Assim, o novo eixo acompanha a orla do Tietê margeando a várzea da Rua São Vicente de Paula e seguindo a oeste.

Dotada de quatro faixas de trens para passageiros (de 18 metros de largura) faixas orladas por um passeio de manutenção de cinco metros de cada lado, pre-

vê também a circulação de veículos automotores (automóvel e automóvel-ônibus) em via expressa, e uma via local, que possibilita a conceituada transição com a cidade.



Um canal drenante acompanha o sistema, captando as águas pluviais velozes do espigão central, conduzindo-as até lagos criado na antiga área de portos de areia, hoje ocupada por clubes esportivos que utilizam os terrenos de propriedade da Prefeitura.



Ao mesmo tempo em que essa proposta de envergadura vem ao encontro de solucionar problemas de ordem prática e funcional da cidade, acarreta a retomada do centro em sua vocação histórica. O projeto não aprofunda as cicatrizes urbanas, mas inicia uma ação no sentido de reintegrar os espaços urbanos, atuando na transformação do território de forma a respeitar sua história e geografia.

Além destes aspectos, evitam-se desapropriações, uma vez que os terrenos ferroviários são públicos. Preservada a várzea e propondo um aproveitamento mais intenso e efetivo da mesma, as ligações com os muitos e diversos bairros da cidade são também intensificadas, sem qualquer alteração de sua morfologia.

O projeto ao realizar-se por intermédio do Escritório Experimental da FAU Mackenzie, caracteriza também a participação ativa da Universidade no debate e na proposição de intervenções urbanas, contribuindo eticamente para fomentar a discussão do papel dessas instituições num debate democrático sobre a cidade, visando o bem comum.

Anne Marie Sumner frisa a condição “quase óbvia” da proposta, que ocupa um terreno público ocioso, numa forma de resgatar à cidade uma orla ferroviária deteriorada, dando-lhe um novo uso e integrando-a a vida urbana. Trata-se de uma reposição da várzea, esvaziada em razão das transformações econômicas recentes de São Paulo. A cidade de pujança industrial que foi São Paulo nos séculos XIX e XX fez com que as ferrovias estivessem presentes como um sistema; a Sorocabana, Central do Brasil e Santos-Jundiaí ocuparam uma larga faixa variável, atingindo entre 100 e 600 metros (como no bairro da Lapa).

O deslocamento das indústrias às franjas metropolitanas e a condição da São Paulo atual como uma cidade terciária e quaternária (serviços e serviços avançados), fez deteriorar os equipamentos e as instalações industriais ao longo dessas ferrovias, contribuindo para a sua desativação.

A solução a um problema sócio-econômico se encontra na base da decisão projetiva de resgatar esse espaço à dinâmica urbana. Contempla-se um plano de dez anos de alcance para a efetivação de uma nova ligação leste-oeste e recondução da área central da cidade à sua plena condição de tecido urbano que conforma a memória e a identidade da cidade de São Paulo.

Esta ação que envolve paisagem e sistema viário constitui, portanto, um meio necessário ao resgate do centro histórico como potência de memória coletiva.

A proposta é uma ação eminentemente pública, que necessitaria, para sua plena concretização, a coordenação interinstitucional: o consenso e a atuação conjunta da CPTM (Cia. Paulista de Trens Metropolitanos) com as demais Secretarias do Estado e Município e iniciativa privada, superando o entrave da tradição brasileira de relações conflituosas entre as instâncias estatais. O projeto se fundamenta no diálogo entre as diversas hierarquias de organização do Estado, assim como entre Estado e sociedade, contribuindo assim para uma nova ordem ética e de ação pública.

A extensa via age na correção da precária e exaurida acessibilidade existente hoje ao eixo leste-oeste da cidade, ao mesmo tempo em que tem em vista a melhoria do escoamento de águas urbanas em toda a extensão projetada. Entretanto, essa oferta de águas proporcionada pela presença do rio pode suscitar a intenção projetiva de amenizar a dureza que a via férrea imprime.

A um olhar atento à estética, a solução viária confere inusitadas qualidades ambientais com a intervenção urbana, caracterizada pelo desenho de toda a extensão e seu entorno, ao longo do eixo do Rio Tietê, inolvidável e marcante paisagem da memória paulistana.

Enfrentando o determinismo redutor e rodoviarista do tratamento das questões de natureza funcional da cidade, o projeto é compreendido como a oportunidade de apresentar o posicionamento de arquitetos e urbanistas frente à cidade contemporânea, compreendendo-a como uma entidade de natureza complexa.

Esta característica complexidade propõe que, ao mesmo tempo em que se desmonta a cicatriz urbana do Elevado Costa e Silva, repõe-se a eficiência aparentemente perdida com o novo percurso rodoviário.

Dessa forma, em tese a intervenção se integra às sucessivas operações urbanas previstas, que devem se realizar na área de influência imediata. Acarreta

com isto a necessária revisão da legislação urbanística a fim de propor coeficientes de aproveitamento superior aos existentes, e exercendo ainda um rígido controle sobre a ocupação do solo.

Este procedimento identifica uma preocupação ao mesmo tempo com a modificação da paisagem e o controle de seus efeitos. Não são omitidas as providências relativas ao controle de permeabilidade do solo, salientando a condição de várzea dos terrenos ocupados.

Trata-se de entender a cidade como artefato, um bem de inegável qualidade de invenção, sem que, entretanto, olvidem-se as questões de uso e racionalidade implícitas no projeto arquitetônico e urbanístico. As correções previstas com a atualização da Lei possibilitam uma mudança cultural propondo uso misto, residencial e terciário, ocupando zonas em que indústrias vêm sendo desativadas. Sinaliza-se ainda a necessidade de que sejam estabelecidas mediações entre o domínio do urbanismo e o arcabouço jurídico, demonstrando a necessária flexibilidade desse corpo jurídico no momento em que o debate e as ações urbanísticas se intensificam em complexidade.

Áreas em torno de estações são previstas como pólos de desenvolvimento e adensamento, supondo desenvolver novas potencialidades ao prever outros índices, taxas e coeficientes adequados. Trata-se de um planejamento que articula realidade e possibilidade, trazendo a marca da transformação territorial e social, que caracteriza uma perspectiva mais ampla do urbanismo. Arquitetura, arte e cidade se entrelaçam, unificando função, uso, paisagem e desenho, sem que, entretanto, nenhuma dessas instâncias se sobreponha à outra, mas coexistam em um tecido coerente.

O fundamento do projeto é a articulação do território como um complexo infra-estrutural de transportes de alta qualidade, interligando-se ainda aos sistemas de drenagem e vegetação, elementos que em conjunto atuam para constituir uma paisagem urbana também de elevada condição: técnica, estética e ética.

A solução viária e infra-estrutural fundamentada na criação de uma via expressa, interligando as zonas leste e oeste de São Paulo. Essa nova via proposta diminui o fluxo da Radial Leste em 60% e acompanha a baixada da Rua São Vicente de Paula, margeando o Rio Tietê, na situação mais a oeste. Proporciona o desmonte do Elevado Costa e Silva, resgatando a perspectiva da Avenida São João hoje totalmente obstruída.

Trata-se de dupla reposição, histórica e geográfica, conquistada por essa inovadora forma de solucionar a ligação leste-oeste, acarretada pelo desmonte do Elevado. A paisagem cuja identidade se perdera é então passível de resgate, atuando incisivamente sobre a recomposição da memória urbana.

Concluir

A consistente e sensível reflexão e aplicação do ideário resultante dessa energia de pensamento se revelam de maneira intensa no trabalho desenvolvido pela equipe de Anne Marie Sumner.

Há que lembrar que essa poética que integra ações estéticas a outras científicas relaciona de maneira indissociável a Arquitetura e o Urbanismo. Ao mesmo tempo em que a *polis* se realiza através de seus monumentos e de sua arquitetura, sensibiliza-nos para o exercício da humanidade em sua condição melhor, ao edificar a paisagem e a memória.

O espaço que se cria e expõe existência no tempo, consolidando a arquitetura e o urbano de maneira em que não se torna possível desmembrar esses termos de uma relação próxima, é aquele que pode desempenhar sua condição de excelência.

É o espaço proposto como instância pública, em que o fim último é o menino que joga a bola e não a grandiosidade ou a generalidade da escala da via desenhando a metrópole, esse espaço explícita e constitui a esfera em que a condição humana se realiza.

Sobre as autoras

Eunice Helena Sguizzardi Abascal é arquiteta e urbanista, graduada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Mackenzie. Mestre em Ciências Sociais pela Escola de Sociologia e Política de São Paulo. Mestre em Comunicação e Letras pelo Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Letras da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP e professora da FAU Mackenzie da área de História e Teoria da Arquitetura, instituição da qual é coordenadora de extensão.

E.mail: eunice.helena@terra.com.br

Anne Marie Sumner é arquiteta pela FAU-USP, professora de projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade presbiteriana Mackenzie, coordenadora do Escritório Experimental de Projetos FAU-MAC e titular do escritório Anne Marie Sumner Arquitetura LTDA. Possui mestrado pela Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras da USP e doutorado pela FAU-USP.

E.mail: ams-arquitetura@uol.com.br