



XV SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO
A Cidade, o Urbano, o Humano Rio de Janeiro, 18 a 21 de setembro de 2018

O PLANO DE AVENIDAS DE PRESTES MAIA NA PAISAGEM URBANA DE SÃO PAULO

PAISAGEM CULTURAL E PATRIMÔNIO

AUTOR: MARCUS VINÍCIUS LEMOS IGNÁCIO

RESUMO

O perfil rodoviarista e a intensa verticalização que marcam a paisagem de São Paulo desde os anos 1940 são elementos que não podem ser entendidos e analisados de forma isolada. Estes predicativos que tão bem descrevem a cidade de São Paulo têm raízes históricas no processo de crescimento da cidade e de transformação da paisagem paulistana. Neste contexto, os “surtos urbanísticos” por que passa São Paulo são o ponto de partida para aquele que seria o agente principal das mais profundas transformações na paisagem da cidade: o Plano de Avenidas de Prestes Maia. Com clara e intensa orientação rodoviarista, Prestes Maia atribuirá ao sistema viário a função primária de circulação e articulação dos bairros do município. Não obstante, as vias, segundo Prestes Maia, devem permitir ainda a implantação de perspectivas monumentais que extraiam da paisagem urbana algum valor estético. Neste sentido, o artigo propõe um rápido balanço bibliográfico sobre a relação entre paisagem e as modificações propostas pelo Plano de Avenidas e de que forma alguns desses elementos se fazem ainda presentes na paisagem urbana de São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem urbana. Plano de Avenidas. Prestes Maia.

THE PLAN OF AVENUES OF PRESTES MAIA IN THE URBAN LANDSCAPE OF SÃO PAULO

ABSTRACT

The road profile and the intense verticalization that mark the landscape of São Paulo are elements that can not be understood and analyzed in isolation. These predicates that so well describe the city of São Paulo have historical roots in the process of growth of the city and transformation of the landscape of São Paulo. In this context, the "urban outbreaks" through which São Paulo passes are the starting point for the one who would be the main agent of the most profound changes in the landscape of the city: the Avenues Plan of Prestes Maia. Of clear road guidance, Prestes Maia will attribute to the road system the primary function of circulation and articulation of the districts of the municipality. Nevertheless, the roads, according to Prestes Maia, should also allow the implantation of monumental perspectives that extract from the urban landscape some aesthetic value. In this sense, the article proposes a quick bibliographic review on the relationship between landscape and the modifications proposed by the Avenues Plan and how some of these elements are still present in the urban landscape of São Paulo.

KEY-WORDS: *Urban landscape. Plan of Avenues. Prestes Maia.*

1. INTRODUÇÃO

A cidade de São Paulo, ao longo de seus 463 anos, viu sua paisagem se modificar inúmeras vezes. Ao longo dos trezentos anos iniciais de sua História, a cidade se caracterizou por baixa relevância política e econômica em uma época em que as atenções se voltavam para cidades mais importantes, como Rio de Janeiro e Salvador.

Com o advento das estradas de ferro, em meados do século XIX, São Paulo se torna uma cidade cosmopolita com ares de cidade europeia. A paisagem se modifica bruscamente, com o casario colonial cedendo espaço à arquitetura eclética de clara inspiração europeia e hausmanniana. As ruas, de traçado sinuoso e de chão batido, são alargadas e recebem calçamento. Carros de boi desaparecem da paisagem e os primeiros bondes começam a utilizar o leito carroçável. São Paulo em nada lembrará a vila de tropeiros quinhentista, pois agora predominam na paisagem os palacetes e as ruas geometricamente definidas em bairros planejados, como Campos Elíseos e Higienópolis.

A partir do século XX, ganham destaque discussões acerca do crescimento da cidade e das alternativas para que São Paulo mantenha sua vocação de importante centro econômico e crescente relevância política no cenário nacional.

Dentre as soluções, surgem propostas de alargamento de ruas e praças, os programas de melhoramentos urbanos e, em 1930, o Plano de Avenidas concebido por Prestes Maia e Ulhôa Cintra. Este último, viria a contribuir de forma substancial para as transformações pelas quais a cidade de São Paulo passaria a partir de 1938, quando Prestes Maia se torna prefeito.

Desde então, a paisagem paulistana só fez se transformar e, nos dias atuais, as marcas e vestígios desta transformação se fazem notar nas ruas, nos monumentos, nos edifícios e nos topônimos dos logradouros. Estes elementos constituem as evidências históricas e materiais de que a São Paulo que conhecemos em nada lembra a Vila de Piratininga, fundada pelos jesuítas em 25 de janeiro de 1554.

2. A PAISAGEM: PASSADO E PRESENTE

Segundo o dicionário Michaelis da Língua Portuguesa (1998), a paisagem se define como a extensão, que se alcança com o olhar, de um território e seus elementos. Adicionalmente, ainda segundo o dicionário, pode-se definir a paisagem como o espaço com geografia e clima de determinada categoria: a paisagem urbana, a paisagem rural, a paisagem montanhosa etc.

Não é equivocado assumir que a categorização da paisagem, em rural ou urbana, por exemplo, coloca o conceito de paisagem como elemento antrópico, isto é, fruto da ação do homem. Para o geógrafo Milton Santos:

A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. (SANTOS, 2002, p. 103)

Além disso, Santos (2002) menciona o caráter transtemporal da paisagem, na medida em que ela agrupa elementos passados e presentes, em uma construção transversal. Outrossim, para Milton Santos, “a paisagem é história congelada, mas participa da história viva. São suas formas que realizam, no espaço, as funções sociais” (SANTOS, 2002, p. 107).

Estudar os processos de transformação pelos quais passou a cidade de São Paulo, desde a sua fundação até os dias atuais, consiste em entender de que forma a paisagem foi se modificando ao longo dos séculos. Estas modificações, fruto de ações antrópicas, amalgamaram camadas preexistentes e nos trouxeram novos elementos que constroem a paisagem tal qual a conhecemos na São Paulo dos dias atuais.

2.1 A paisagem de São Paulo: de vila a “metrópole do café”

Por mais de 300 anos São Paulo permaneceu como uma vila de tropeiros, cujo sistema viário em nada lembrava a metrópole de grandes avenidas e arranha-céus. Entre 1554 e 1860, predominaram na paisagem a tessitura e arquitetura coloniais. Segundo Toledo (1981), antes que as ferrovias chegassem, São Paulo ainda era uma cidade cujos edifícios – casas térreas e sobrados – eram feitos de barro e com as ruas sem calçamento e de “barro pisado”.

A paisagem colonial predominante na cidade se evidenciava no estilo arquitetônico das construções, com paredes feitas de taipa de pilão, protegidas por amplos beirais, conforme mostra a Figura 1.

Na segunda metade do século XIX, São Paulo ainda não gozava do prestígio da metrópole do café, na qual se converteria anos mais tarde. Para Rubens Fernandes Junior:

Ao contrário da cidade do Rio de Janeiro, sede da Corte e referência cultural do país à época, São Paulo não passava de uma acanhada cidadezinha situada longe do litoral e no alto de um planalto. (JUNIOR, 2001, p. 8)

A chegada da *São Paulo Railway*, em 1867, altera profundamente a maneira como a cidade de São Paulo se articula com o restante do país e acaba por mudar também os hábitos e costumes paulistanos. Discorre Hugo Segawa sobre os novos ares que a cidade de São Paulo adquire com a chegada das estradas de ferro:

São Paulo, no final do século XIX já assumia os ares da “Metrópole do Café”. Adormecida em seus três primeiros séculos de existência, a acanhada capital da província despertou de sua sonolência colonial ao barulho do trem. A ferrovia anunciava o novo ritmo da cidade, e o tijolo, a nova maneira de construir. (SEGAWA, 2000, p. 21)

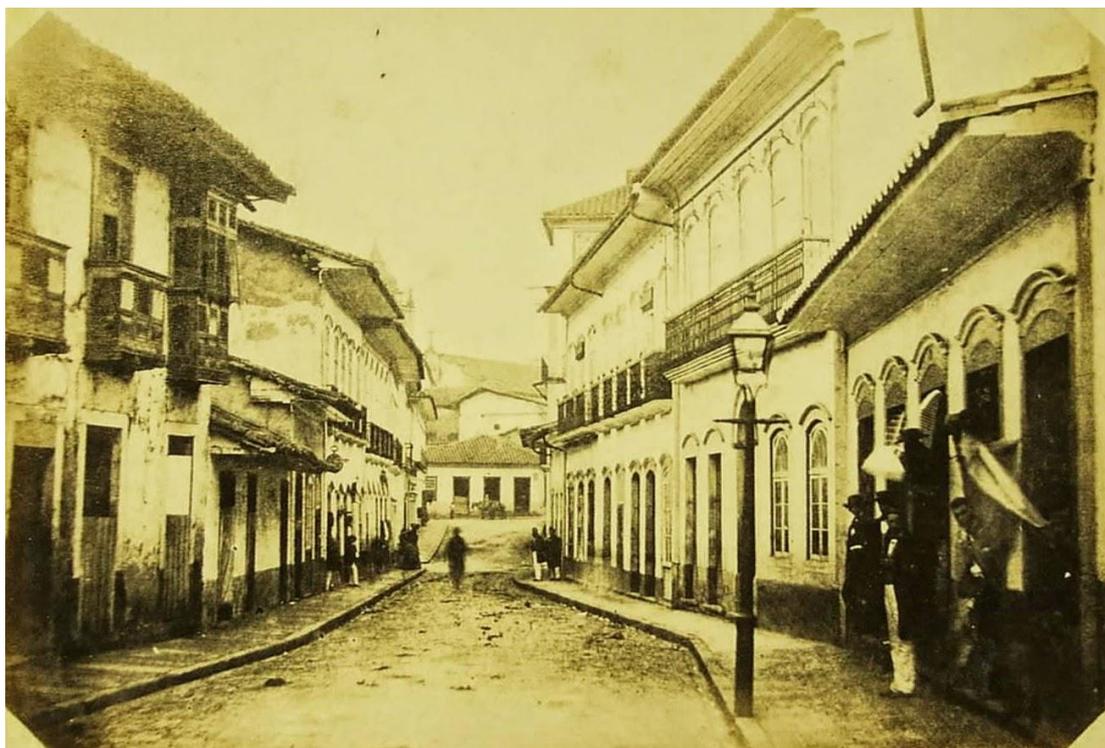


Figura 1. Rua do Rosário (1862/63)

Destaca-se a casa à esquerda, do século XVIII, com os muxarabis característicos dos sobrados coloniais, que se tornaram ilegais por decisão da prefeitura nos anos 1870. Fonte: (LAGO, 2001, p. 64)

Com a ferrovia, São Paulo mantém sua vocação de centro de convergência de caminhos, não mais para tropeiros sobre mulas, mas agora para os trens que chegavam do litoral e poderiam, a partir da Estação da Luz, seguir caminho para o interior do Estado (ACKEL & CAMPOS, 2002).

A paisagem da cidade dá mostras de transformações que se percebem no sistema viário e nas construções. Ackel & Campos (2002) mencionam que, durante o período que ficou conhecido como a “segunda fundação” de São Paulo, o presidente da província, João Teodoro Xavier de Matos, providenciou o calçamento das ruas do “triângulo histórico”, do Largo do Rosário e da Praça da Sé.

Além disso, ruas foram alargadas, como a Conde D’Eu (atual Rua do Glicério) e a Rua da Palha (atual Sete de Abril). Destacam ainda Ackel & Campos (2002), que o objetivo destes melhoramentos viários era melhorar a articulação da cidade com a Estação da Luz e com áreas extremas do município em processo de expansão urbana.

É de João Teodoro a primeira proposta de um anel viário em torno da região central cidade, ainda limitada à colina histórica onde a cidade fora fundada. Este “boulevard circular”, como foi chamado, tinha como objetivo desafogar as vias centrais por meio de sistemas perimetrais e “prefigurou as soluções viárias circulares ou perimetrais adotadas em futuros planos viários” (ACKEL & CAMPOS, 2002, p. 17).

Ao longo das décadas seguintes, o que se presenciou foi um marcante processo de transformação na paisagem da cidade de São Paulo. A conveniência da ferrovia permitiu que o “trem que descia a serra carregado de café, podia subir a serra trazendo materiais de construção e mercadorias” (TOLEDO, 1981, p. 67) e morar em São Paulo se tornou algo possível e nada desconfortável. Outrossim, o advento das estradas de ferro permitiu que São Paulo iniciasse “importante ciclo de desenvolvimento e a paisagem urbana

passasse a ser explorada como paisagem moderna, resultado da exuberância de uma cidade que prospera economicamente (KOSSOY, 2011, p. 11).

O desejo, a partir do final do século XIX e início do século XX, é o de construir uma São Paulo “moderna e pujante”. Ainda, segundo Heloisa Barbuy:

No conceito de planejamento urbano desenvolvido no século XIX [...] criava-se um modelo de “cidade moderna”, caracterizado pelas grandes avenidas ordenadoras do tráfego, de linhas retas e axiais, pela presença de esculturas monumentais e imponentes edifícios públicos estrategicamente situados para referências espaciais, pelos parques e jardins também minuciosamente planejados, entremeando o tecido urbano. (BARBUY, 2006, p. 70).

Já final do século XIX, a arquitetura eclética começa a dar o tom da paisagem da área central da cidade, cuja iconografia remete aos boulevards de Paris ou à Avenida Central carioca, reforçando a tese de inspiração haussmanniana que deram o tom nos programas de melhoramentos urbanos da cidade. A Figura 2 mostra uma imagem da São Paulo cosmopolita que se firma como a “Metrópole do Café”.

No início do século XX, a região central circunscrita no “triângulo histórico” se consolida como centro de comércio e serviços, constituindo-se em importante centralidade. Segundo Ackel e Campos (2002), esta nova realidade exige do poder público investimentos para alargamento de sua malha viária – antiga e sinuosa – de modo a permitir o escoamento dos bondes que começam a se destacar na paisagem paulistana, conforme Figura 3.



Figura 2. Rua São Bento, 1982. Fonte: Gaensly (2011)



Figura 3. Trilhos de bonde sendo colocados na esquina das ruas São Bento e Direita, 1900.

Fonte: TOLEDO (1996)

As transformações na tessitura e na paisagem da cidade se consolidam como um processo profundo e ininterrupto, segundo destaca Bendito Lima de Toledo:

Escrevendo em 1954 sobre o Urbanismo em São Paulo, Prestes Maia assinalou a ocorrência [...] de um fenômeno que designou “surto urbanístico”. [...] Quatro surtos em quatro séculos e todos ocorridos após o advento da era ferroviária. (TOLEDO, 1996, p. 15)

Durante estes “surto urbanísticos” a cidade passa por importantes transformações na sua paisagem e vê a implantação dos projetos de melhoramentos urbanos, como a construção do Parque Dom Pedro e a remodelação do Parque do Anhangabaú. Adicionalmente, a região central fica ainda mais movimentada e a paisagem já abriga, além dos bondes e pedestres, alguns poucos automóveis que compartilham o leito carroçável.

Recém-chegado da Europa e Diretor de Obras Municipais, o engenheiro Victor Freire vai defender as ideias centrais propostas por Camillo Sitte em seu livro “A construção da cidade segundo seus princípios artísticos”, de 1889, segundo o qual condenam-se os traçados ortogonais e respeitam-se os acidentes topográficos, de modo a valorizar o sítio e a paisagem (ACKEL & CAMPOS, 2002).

Segundo estes propósitos, Freire lança a ideia de um Anhangabaú rico em áreas verdes, valorizando a topografia, e a ideia de um anel viário em torno do triângulo central, com o objetivo de descongestioná-lo. O chamado “triângulo histórico”, formados pelas ruas São Bento, XV de Novembro e Direita, ficaria inscrito em um novo “circuito exterior”, criado pelo alargamento das ruas Boa Vista, Líbero Badaró e Benjamin Constant e pela construção do Viaduto Boa Vista, conforme mostra a Figura 4. Tratava-se de uma nova proposta de sistema perimetral para descongestionar o centro da cidade.



Figura 4. “Circuito exterior” ou “triângulo ampliado” proposto por Victor Freire em 1911.

Fonte: CAMPOS & SOMEKH, 2002, p. 39

A paisagem paulistana dos fins do século XIX e início do século XX teve no café e nas ferrovias seus principais agentes de transformação. Entretanto, a partir de 1930, com a crise do café, as ferrovias iniciam profundo e contínuo processo de degradação na medida em que se tornam desinteressantes para capitalistas, em sua maioria imigrantes industriais, que passam a flertar com o sistema rodoviário de transporte.

Os trens e bondes, que marcaram a paisagem de uma São Paulo cosmopolita, moderna e enriquecida, gradativamente cederão espaço para os automóveis e ônibus. Os edifícios ecléticos e de ar europeu serão gradualmente descartados para dar lugar a novos e modernos arranha-céus. A matriz de transportes se volta completamente para o modo rodoviário, o centro se congestiona ainda mais, exigindo novas posturas dos agentes públicos e a paisagem paulistana sofrerá, mais uma vez, significativas transformações.

3. O PLANO DE AVENIDAS NA PAISAGEM PAULISTANA

O idealizador do Plano de Avenidas foi o engenheiro civil João Florence de Ulhôa Cintra que, diante das projeções de crescimento estabelecidas para a cidade de São Paulo, propôs um plano de expansão da cidade além do “triângulo histórico” e além do “circuito exterior” proposto por Victor Freire, em 1911 (CAMPOS & SOMEKH, 2002).

Destacam ainda Campos & Somekh (2002) que a ideia inicial deste plano, baseado em modelos teóricos de sistemas viários radiais-concêntricos, era descongestionar a área central e incentivar o crescimento ao longo de vias radiais que se abririam a partir de um anel de irradiação. Interligando as vias radiais, sucessivos anéis perimetrais formando um circuito viário em torno do centro da cidade, conforme Figura 5.

A partir de uma colaboração com então representante da Secretaria Estadual de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Francisco Prestes Maia, Ulhôa Cintra vai elaborar uma versão preliminar do Plano de Avenidas, publicado no Boletim do Instituto de Engenharia, entre 1924 e 1926.

Em 1930, sob encomenda da Diretoria de Obras do município, Prestes Maia lança seu Plano de Avenidas, cujo esquema teórico propunha uma estrutura viária radial-perimetral para a cidade e a criação de áreas verdes (*parkways*) junto às várzeas do Rio Tietê, conforme ilustra a Figura 6.

É inegável a importância que o Plano de Avenidas de Prestes Maia tem para o processo de transformação pelo qual passará a cidade de São Paulo a partir de 1938, ano em que Prestes Maia se torna prefeito. A paisagem da cidade se transforma em um ritmo tal que São Paulo recebe o título de “cidade que mais cresce na América do Sul”. (CAMARGO, 1982)

Ainda hoje, os elementos propostos no Plano de Avenidas e edificados durante e após a gestão de Prestes Maia (1938-1945) constituem a paisagem urbana atual da capital e funcionam como vestígios e testemunhas das modificações pelas quais a cidade passou.

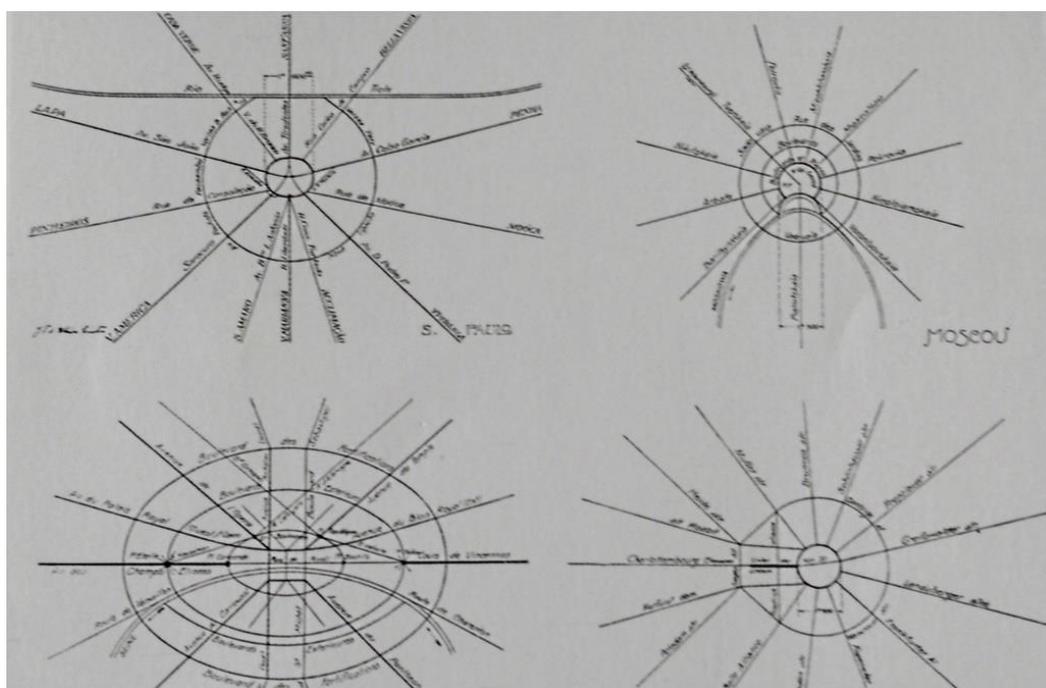


Figura 5. Esquemas teóricos de várias estruturas radiais-perimetrais segundo Eugène Hénard (Moscou, Paris, Berlim) e o esquema de Ulhôa Cintra para São Paulo.

Fonte: CAMPOS & SOMEKH, 2002, p. 57

Destacam Prestes Maia e Ulhôa Cintra, nos boletins do Instituto de Engenharia, que o Plano de Avenidas tinha o objetivo de colocar São Paulo entre as grandes metrópoles do mundo, dado que possuía os mesmos problemas e, portanto, deveria ser gerida da mesma maneira. Segundo Prestes Maia e Ulhôa Cintra, ruas e praças deveriam atender à primordial necessidade de movimentação da cidade, funcionando como correntes de circulação, hierarquizadas segundo a sua importância dentro do sistema viário. Desta forma, os sistemas radiais eram os elementos mais importantes do sistema e as vias perimetrais funcionariam como uma segunda categoria, permitindo a ligação entre os primeiros sistemas. (TOLEDO, 1996)

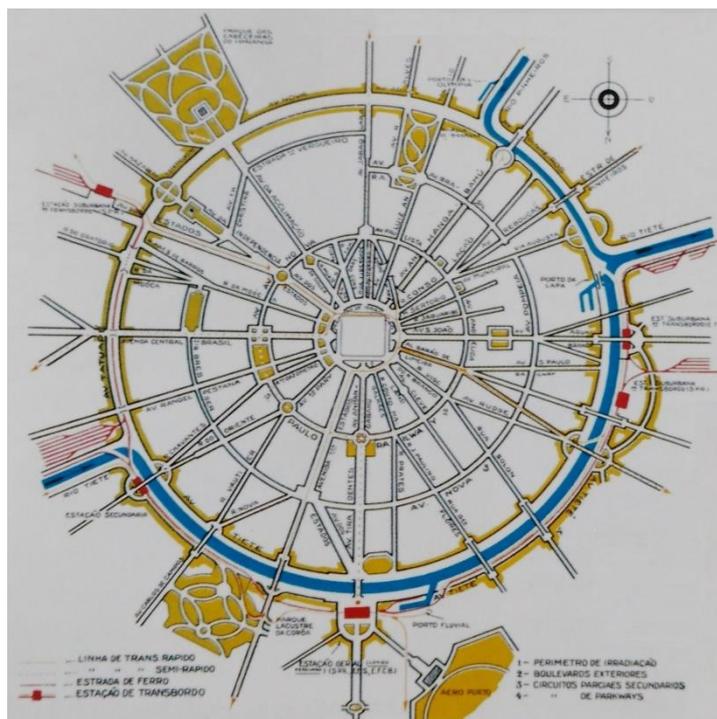


Figura 6. Esquema teórico do Plano de Avenidas propondo uma estrutura viária radial-perimetral para São Paulo.

Fonte: CAMPOS & SOMEKH, 2002, p. 61

Ao se observar o sistema viário de São Paulo, atualmente, notam-se os elementos idealizados no Plano de Avenidas. Além das ruas, avenidas e dispositivos viários, edifícios públicos se tornaram importantes representantes da iconografia paulistana adquirindo importante valor histórico.

Outrossim, na medida em que Prestes Maia tinha a preocupação em viabilizar uma cidade fluida por meio de seu sistema viário, destaca Toledo (1996) que a questão estética nunca deixou de ser uma agenda importante no âmbito do Plano de Avenidas. Comenta Benedito Lima de Toledo que o traçado viário deveria sugerir ou permitir um adequado alinhamento de monumentos e edifícios.

Sob o ponto de vista da estética da cidade será difícil conceber um conjunto em que se possam aliar tão bem perspectivas monumentais com aspectos variados e pitorescos, fazendo ressaltar edifícios como a Catedral, Faculdade de Direito, Escola Normal, Estação da Luz, Novo Mercado e Palácio das Indústrias, além e outros como Congresso, Biblioteca etc., para a implantação dos quais oferece pontos apropriados, sem contar que esse conjunto tirará dos parques Pedro II e Anhangabaú. (TOLEDO, 1996, p. 123)

Para Prestes Maia, a estética urbana se faz notar em seu plano por meio das perspectivas monumentais que se descortinarão ao longo do sistema viário proposto e cujos exemplos serão mostrados no item 3.1. Portanto, não se torna impreciso inferir que percorrer os anéis de irradiação e os sistemas radiais idealizados é como realizar um promenade por elementos iconográficos da paisagem urbana paulistana.

Outrossim, trata-se de uma evidente preocupação com a paisagem urbana, como que dando a devida importância aos valores artísticos que a cidade passa a adquirir com estes melhoramentos.

Outra clara evidência de que Prestes Maia manifesta preocupação com a estética urbana está no episódio apresentado por Benedito Lima de Toledo, a partir da narração do jornalista Barros Ferreira, sobre a construção do edifício do Banco do Estado de São Paulo:

A diretoria do Banco do Estado decidiu construir no topo a torre atual. Era então prefeito o Engenheiro Prestes Maia. Como zelava pelo aspecto da cidade [...], chamou o Engenheiro Lauro Girardelli e saiu para verificar pessoalmente se a torre a ser acrescentada ficava exatamente no eixo da Avenida São João. [...] Explicou que o Banco do Brasil ia construir um novo edifício, na esquina da Avenida São João com a Rua Líbero Badaró. Deveria ter a mesma altura do Martinelli. E dessa maneira os três edifícios formariam um conjunto urbanístico sintético. Martinelli de um lado, Banco do Brasil do outro e ao fundo o prédio do Banco do Estado, mais alto, com fecho harmonioso. (TOLEDO, 2002, p. 127)

A preocupação de Prestes Maia não trouxe resultados e o que se percebe é que o edifício do Banco do Brasil é o mais alto do conjunto. Adicionalmente, o edifício Altino Arantes, antiga sede do Banco do Estado, não está exatamente alinhada com o eixo da Avenida São João. No entanto, o conjunto se consolidou como importante ícone da paisagem da área central. A Figura 7 mostra o conjunto, nos dias de hoje.



Figura 7. Edifício-sede do Banco do Brasil (à esquerda), Edifício Martinelli (à direita) e Edifício Altino Arantes (no centro). Nota-se que não há o alinhamento com o eixo da Avenida São João, de onde a foto foi tirada. Fonte: autor

As propostas do Plano de Avenidas foram decisivas para consolidar a paisagem paulistana como a conhecemos hoje, a cidade do concreto e dos prédios altos. Segundo Cândido Malta e Nádía Somekh:

A afirmação das propostas constantes do Plano de Avenidas fez com que fosse definitivamente superado o modelo urbanístico emblemático pelo Plano Bouvard e pelas ideias de Victor Freire. [...] Abriu-se caminho para um novo patamar no processo de verticalização, com maior adensamento e a ocupação vertical de anéis sucessivos em torno do centro, prefigurando o atual mar de prédios do “centro expandido”. (CAMPOS & SOMEKH, 2002, p. 69-70)

A Figura 8 mostra uma imagem da Av. São Luís, via que integra o primeiro anel de irradiação. Pode-se notar na imagem a predominância de edifícios altos, resultado de intenso processo de verticalização, legitimado pela legislação urbanística.



Figura 8. Av. São Luís, no primeiro anel de irradiação. A verticalização foi incentivada pela legislação urbanística da época.

Fonte: Google Maps, 2017

Segundo Raquel Rolnik, desde cedo o tema da verticalização já era objeto de discussão na cidade, conforme relata:

O tema da verticalização foi ainda cedo introduzido na cidade, quando se estabeleceu, em 1911, que na zona central e algumas ruas as construções e reconstruções teriam um mínimo de três andares. Foi na década de 1920, entretanto, que a legislação realmente incorporou o tema, introduzindo a questão dos elevadores e do controle das alturas. (ROLNIK, 1997, p. 128)

Destaca ainda Rolnik (1997) que, a partir de uma lei de zoneamento proposta pelo Código Arthur Saboya, em 1929, torna-se obrigatória a construção de edifícios de mais de três andares na zona central. Convém lembrar que, a esta época, o Edifício Martinelli, com 25 andares e 72,5 metros de altura, já está edificado à Rua Líbero Badaró.

A partir deste código, ficou estabelecida uma relação entre altura de edifício e largura do logradouro, o que estimulou a verticalização na área central e permitiu a consolidação da paisagem da área central com vários arranha-céus, conforme mostra a Figura 9.



Figura 9. Av. 9 de Julho em direção ao Centro. Início de intenso processo de verticalização na área central. Fonte: CAMPOS & SOMEKH, 2002, p. 63

Destacam Campos & Somekh (2002) que o Plano de Avenidas estabelece áreas de verticalização junto ao Perímetro de Irradiação e nos trechos iniciais das vias radiais, além da verticalização residencial no prolongamento destas e nas vias perimetrais. Em suma, o plano de avenidas foi decisivo para a consolidação do processo de verticalização.

3.1 O Plano de Avenidas na paisagem atual de São Paulo

O primeiro anel de irradiação, ou contrarrótula, é formado pelas Avenidas Ipiranga, São Luís, Viadutos Node de Julho e Jacareí, Rua Dona Maria Paula, Viaduto Dona Paulina, Praça João Mendes, Rua Anita Garibaldi, Avenida Rangel Pestana, Viaduto 25 de Março, Rua da Figueira, Avenida Mercúrio e Avenida Senador Queirós. A Figura 10 mostra a configuração atual deste anel de irradiação.

Destacam-se ainda na Figura 10 três elementos importantes da paisagem da área central cuja implantação decorre de uma permissão urbanística que permitiu a construção de edifícios altos em locais

estratégicos do anel de irradiação. Estes três edifícios estão localizados em vértices do primeiro anel e corroboram uma “concepção artística” do Plano de Avenidas, de modo que o sistema viário permita a implantação e o alinhamento de edifícios monumentais.

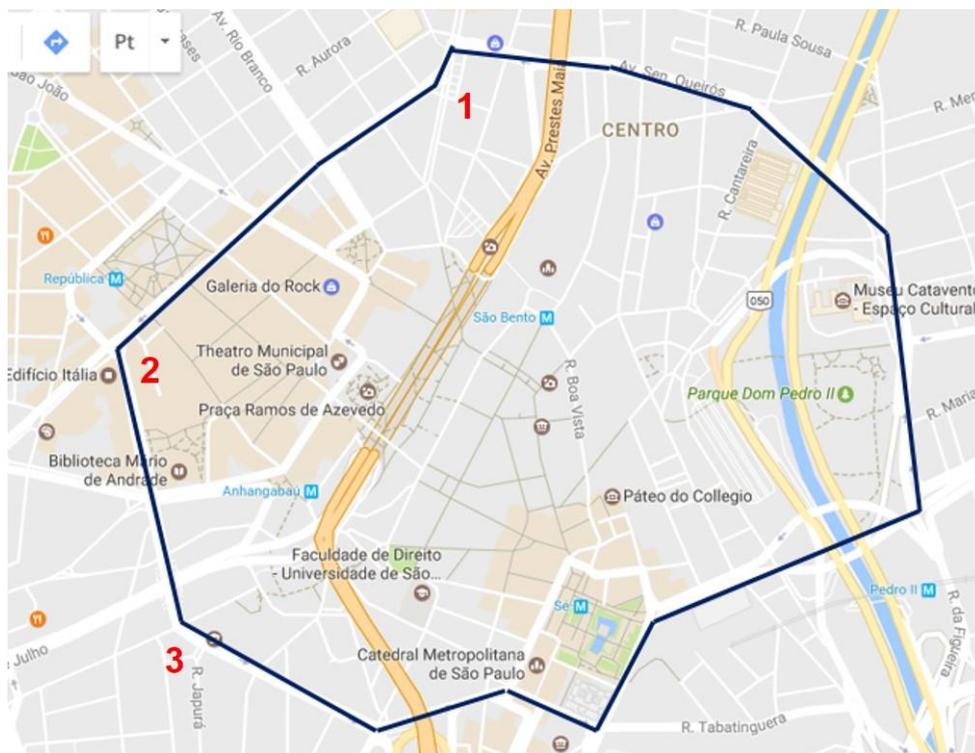


Figura 10. Primeiro Anel de Irradiação do Plano de Avenidas. Os números indicam elementos importantes da paisagem que ainda constituem a iconografia da cidade.

Fonte: Google, 2017 (adaptado pelo autor)

No vértice 1, o Edifício Montreal, projeto de Oscar Niemeyer que seria inaugurado em 1954, ano do quarto centenário da cidade. No vértice 2, o Edifício Itália, com 42 andares e 165 metros de altura, inaugurado em 1965. Finalmente, no vértice 3, descortina-se ao longo da Rua Dona Maria Paula o edifício Viadutos, importante ícone da paisagem do Centro de São Paulo. As figuras 11, 12 e 13 mostram, respectivamente, os edifícios Montreal, Itália e Viadutos.

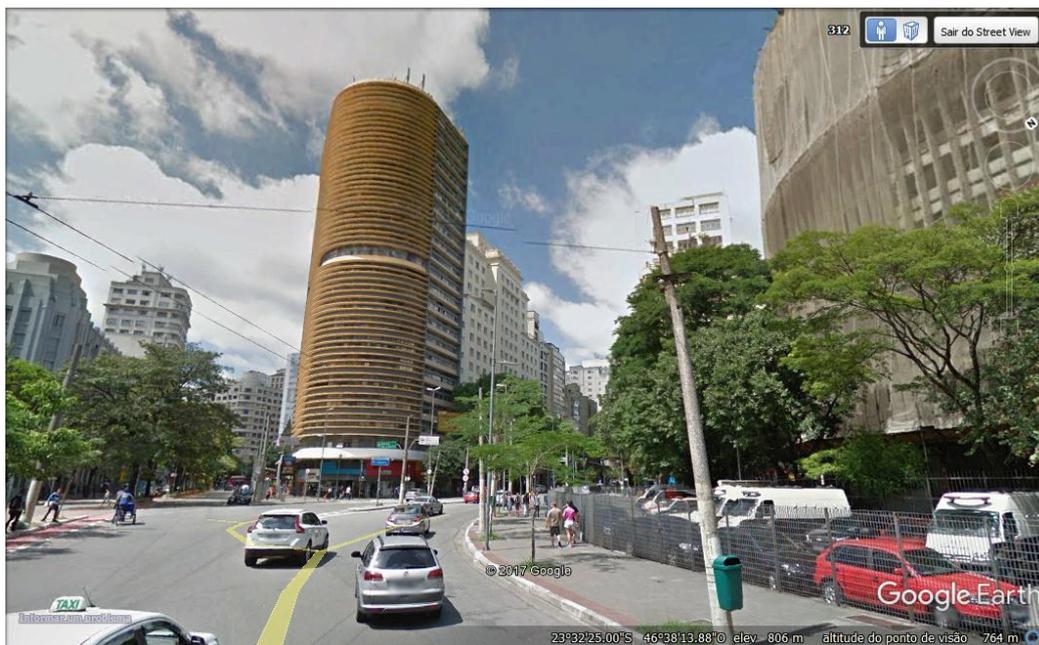


Figura 11. Edifício Montreal, localizado em vértice do primeiro anel de irradiação, encontro das avenidas Senador Queirós e Ipiranga.

Fonte: Google, 2017

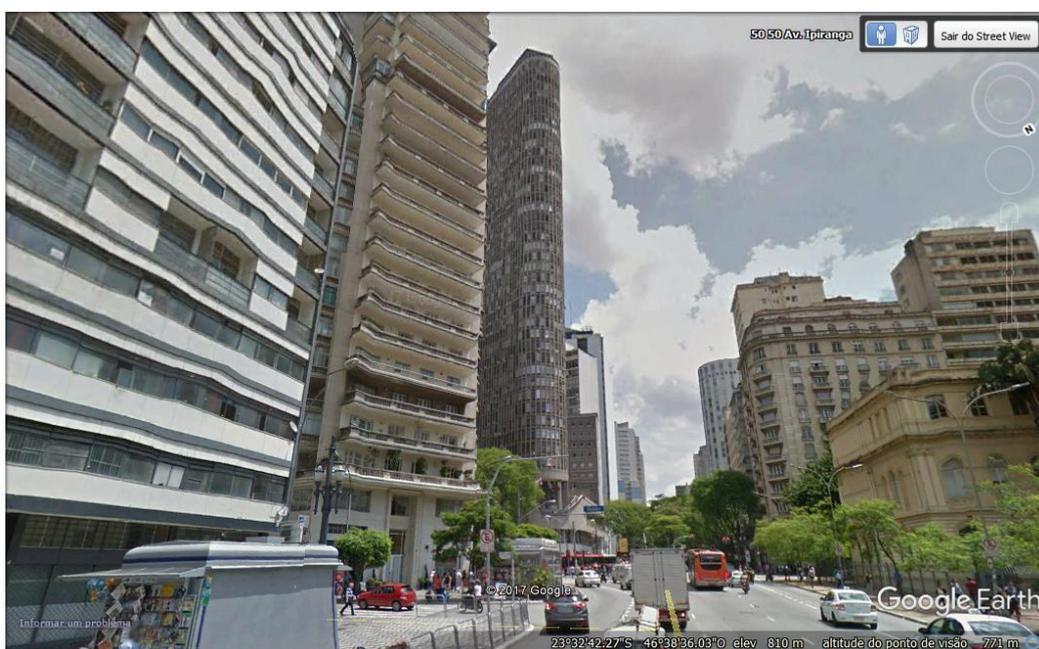


Figura 12. Edifício Itália, localizado em vértice do primeiro anel de irradiação, encontro das avenidas Ipiranga e São Luís.

Fonte: Google, 2017



Figura 12. Edifício Viadutos, localizado em vértice do primeiro anel de irradiação, encontro da Avenida São Luís e Rua Dona Maria Paula. Fonte: Google, 2017

No segundo anel de irradiação, um exemplo de perspectiva monumental é a vista que se descortina a partir da Avenida Duque de Caxias, na direção da estação da Luz, conforme mostra a Figura 13.



Figura 13. Estação Júlio Prestes a partir da Avenida Duque de Caxias, via que integra o segundo anel de irradiação do Plano de Avenidas. Fonte: Google, 2017

No sistema radial, destaca-se o Obelisco do Ibirapuera, que se descortina em perspectiva a partir da Avenida 23 de Maio, conforme a Figura 14.



Figura 14. Obelisco em homenagem aos heróis de 1932. Esta perspectiva reforça o valor da estética urbana do Plano de Avenidas.

Fonte: Google, 2017

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No que concerne ao entendimento dos processos de urbanização das cidades, surge uma nova linha de estudos com o objetivo de prover materiais e métodos alternativos de investigação sobre as transformações por que passam as tessituras urbanas.

Pesquisas recentes têm buscado analisar o processo de transformação da cidade de São Paulo por meio de fragmentos – uma rua, um bairro, a área central –, investigando lote a lote os atores sociais envolvidos e as tipologias arquitetônicas construídas.

O processo dinâmico de transformação por que passam as cidades é fruto das ações humanas e deixa marcas no espaço. Estas marcas se fazem notar em imóveis de arquiteturas distintas, nos diferentes traçados do sistema viário e nos topônimos que designam os logradouros públicos. Algumas dessas marcas atravessam séculos e sobrevivem a novas intervenções humanas, tornando-se úteis para o entendimento de como se deu o processo de transformação de determinada região, cidade ou bairro.

Em se tratando dos melhoramentos encampados por Prestes Maia, sua análise constitui contribuição fundamental ao entendimento do processo de urbanização da cidade de São Paulo. Além do traçado viário, que ainda hoje permite a articulação dos bairros e da cidade com a região metropolitana, os edifícios e obras de melhoria são vestígios de um processo intenso e rico em erudição, que em nada lembra as recentes

ações das últimas gestões municipais. Juntam-se a Prestes Maia como exemplos de erudição, Saturnino de Brito e Anhaia Melo, que deveriam servir de inspiração para futuros planejadores urbanos.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACKEL, Luiz e CAMPOS NETO, Candido Malta. In A cidade que não pode parar. Planos Urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo, Mackpesquisa, 2002, p. 13-31.

BARBUY, Heloísa. A cidade exposição. Comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914, São Paulo: Edusp, 2006.

CAMARGO, Cândido Procópio Ferreira de. São Paulo, 1975: crescimento e pobreza. São Paulo: Loyola, 1982.

CAMPOS Neto, Candido Malta e SOMEKH, Nádia. A cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.

GAENSLY, Guilherme. Guilherme Gaensly. RAM: revista de administração Mackenzie. São Paulo: Cosaic & Naify, 2011.

JUNIOR, Rubens Fernandes. In Militão Augusto de Azevedo: São Paulo nos anos 1860. Rio de Janeiro: Capivara, 2001, p. 8-15.

KOSSOY, Boris. In Guilherme Gaensly. RAM: revista de administração Mackenzie. São Paulo: Cosaic & Naify, 2011, p. 10-27.

LAGO, Pedro Corrêa do. Militão Augusto de Azevedo: São Paulo nos anos 1860. Rio de Janeiro: Capivara, 2001. 263p.

MICHAELIS: Moderno Dicionário da Língua Portuguesa. São Paulo: Melhoramentos, 1998.

ROLNIK, Raquel. A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo, Studio Nobel, 2007.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo, Edusp, 2002.

SEGAWA, Hugo. O prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: três cidades em um século. São Paulo: Duas Cidades, 1981.

TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo. São Paulo, 1996.