

Alia-se a esta noção outra, também de grande significado: o Plano, a possibilidade de equacionamento, de direcionamento do processo de expansão racional do espaço proposto, o controle. Esse apropriar-se de um processo, dominá-lo, dirigi-lo a partir de formulações conceituais, de uma idéia do urbano previamente configurada era, para nós, senão nova, pelo menos oposta ao empirismo, ao espontaneísmo que dirigia a configuração do espaço com sua lógica implícita e obscura. A cidade passava a ser idéia, intenção, objetivo.

Em linhas gerais, o Plano parte da crítica à centralidade absoluta, à convergência de toda estrutura viário-funcional a um espaço único, já beirando o esgotamento, o que implicava diretamente a obstrução das condições de produção e de habitabilidade do espaço, passando a defender a necessidade de desconcentração desse núcleo central.

"Espalhar o movimento, multiplicar os centros: é o *mot d'ordre* do urbanismo moderno" ² dirá Prestes Maia. Rompia-se, aqui, a primitiva unidade, a histórica hierarquia dos espaços e o Plano propunha-se, exatamente, a conceber, a formular, a recriação dessa primitiva unidade nos termos de um projeto que desse à multiplicidade desejada, uma nova e necessária integração.

Para tanto define-se um modelo abstrato (que não é, no entanto, um modelo formal) composto por um sistema de vias perimetrais concêntricas — um perímetro de irradiação e dois outros circuitos — associadas a um conjunto de artérias radiais que atuam como estruturadoras de todo

espaço urbano configurando um sistema viário único e integrador dos setores diferenciados, dos múltiplos centros que deverão compor a nova urbe.

Esse conjunto de vias articula e organiza um sistema de transportes e de terminais unificados que libera áreas centrais da segmentação provocada pelas linhas férreas, por exemplo, incorporando novos segmentos até então desconectados do conjunto e articulando, também, uma sucessão de espaços abertos, uma rede de parques e *parkways* distribuídas por toda a cidade. Define as áreas residenciais a partir de uma lógica de aeração do espaço e posiciona, ao longo do perímetro exterior, as áreas industriais conectadas diretamente ao sistema de transportes e aos setores residenciais operários devidamente separados por espaços ajardinados e *play-grounds*. Por outro lado, cada novo espaço redefinido ou incorporado é uma oportunidade aberta para que a cidade engendre um novo discurso, confeccione seus signos, eleja seus mitos, construa sua imagem.

Percebe-se que se trata de uma proposta totalizadora onde estrutura, função e imagem imbricam-se numa teia complexa de soluções e significados que configuram o espectro da metrópole emergente.

Observando-se o modelo proposto, a sucessão de anéis em torno a um centro ocorre-nos, de imediato, a idéia que parece sintetizar, no âmbito formal, um dos pressupostos básicos da lógica intrínseca ao capitalismo, à indústria, e ao seu *locus*, a cidade: a idéia de expansão permanente. Uma pedra atirada sobre a superfície

Estamos, sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo de nossa existência urbana
Prestes Maia, 1930

Plano de avenidas para a cidade de São Paulo. O título sugere intenção estreita, limitada a resolver questões de circulação numa cidade já saturada. No entanto, o próprio autor trata, desde cedo, de dimensionar com precisão a amplitude de suas preocupações: "qualquer projeto de rua envolve, implícita ou explicitamente, uma concepção sobre a cidade, sua estrutura, seu desenvolvimento." ¹

Não se trata de discutirmos a eficácia ou as consequências desta ou daquela decisão espacial mas de reconstruirmos um universo de significados, o arcabouço de estruturação de uma idéia de cidade, de um projeto de cidade ali anunciado.

O próprio termo, *avenida*, nem de longe limitava seu sentido à caracterização física de uma artéria larga e veloz. Era mais do que isso. Era o signo de uma modernidade emergente a multiplicar-se por todos os espaços. Bar Avenida, Cinema Avenida, Farmácia Avenida. O sentido dessa modernidade é o que pretendemos resgatar.

1
Prestes Maia
Plano de avenidas para a Cidade de São Paulo, p 4

2
Idem, *ibidem*, p 46

3
Idem, *ibidem*, p 35

4
Idem, *ibidem*, p 33

5
Idem, *ibidem*,
Traçados, p 265

6
Idem, *ibidem*,
**Funções do perímetro de
irradiação**, p 46

7
Idem, *ibidem*, p 93

8
Idem, *ibidem*, p 272

9
Cf Prestes Maia, *op cit* p 57

10
Idem, *ibidem*, p 7

líquida: a onda. A sucessão de anéis expandindo-se até o limite da dissolução. A grande metrópole de todas as direções, ocupando, indefinidamente, todos os espaços. Há uma idéia implícita de ilimitado que a cidade confinada ao Triângulo, confinada a um topo seguro de colina não se permitira até aqui, imaginar.

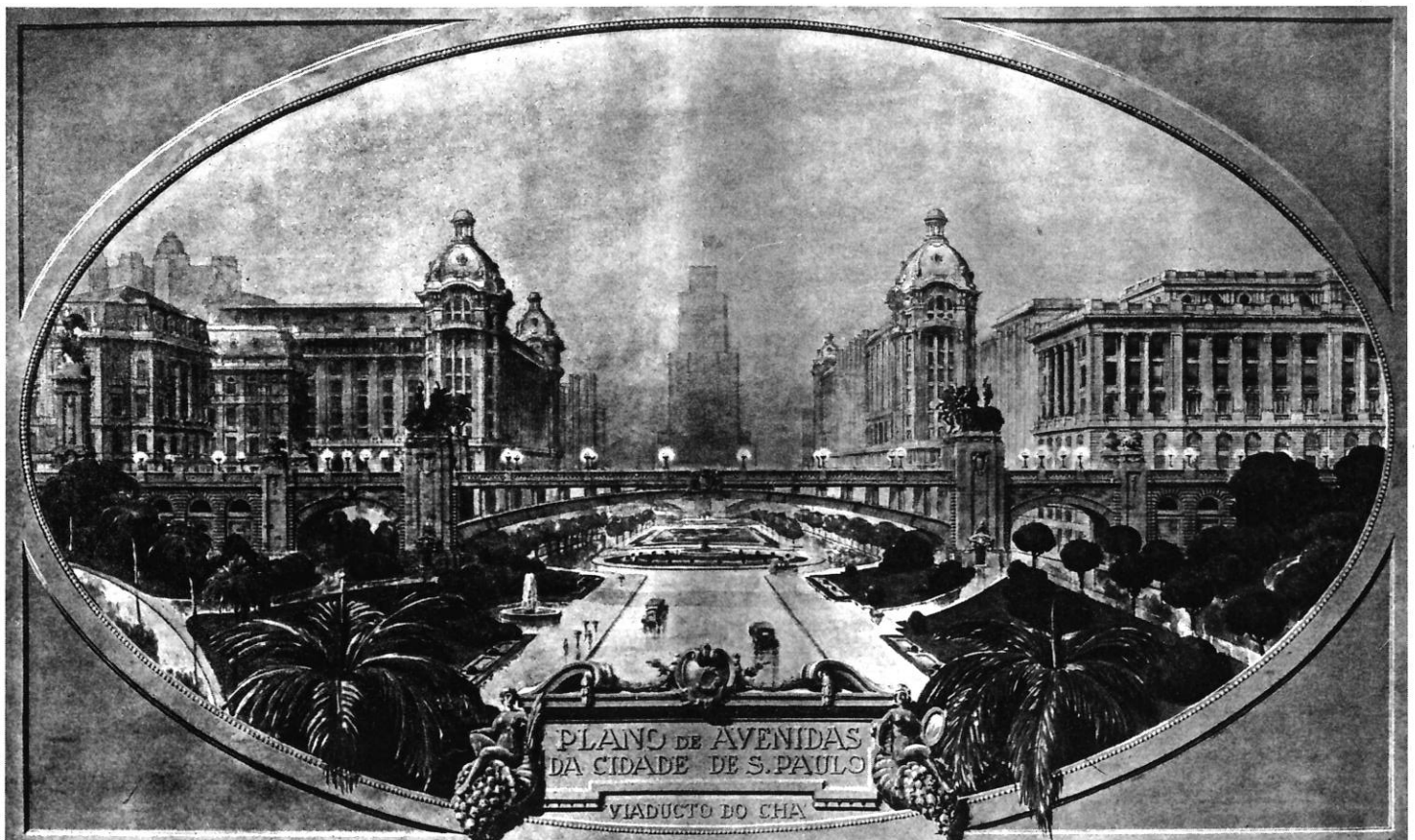
Dadas as linhas gerais do plano impõe-se indagar da natureza do modelo abstrato adotado, das matrizes básicas de sua formulação. A esse tempo, já pairava sobre o pensamento urbanístico a sombra das propostas recentes de Le Corbusier. O arrasamento do centro de Paris, o prismatismo das grandes massas isoladas, a dissociação funcional das circulações, enfim, tudo aquilo que para a modernidade significou rompimento, transformação radical, exercício espacial de todas as utopias tecno-civilizatórias. Mas essa possibilidade aberta, "conquanto sugestiva e impressionante, é ainda livresca, ao menos para a época"³, arrematava Prestes Maia.

Não se tratava, portanto, da negação de toda pré-existência, ao contrário, buscava-se a construção de um modelo urbano que permitisse encontrar um termo de convivência entre a cidade arcaica, o espaço pré-industrial e a metrópole que se configurava. Não se tratava de reinventar o espaço, de consumir uma utopia, mas de encontrar soluções expressivas e técnicas que viabilizassem a instalação da nova condição produtiva e social.

O projeto, será então, eminentemente conciliatório, o objetivo "é o justo equilíbrio entre a velha ideologia que já fez seu tempo, e a nova, que ainda não fez suas provas".⁴

Como colocamos acima, o modelo proposto não corresponde a um modelo formal, a um desenho urbano de rigorosa geometria. A implantação do sistema perimetral-radial, do sistema de transportes, das áreas novas deverá sujeitar-se à topografia existente bem como aos chamados pontos notáveis (históricos ou paisagísticos) "alterando o esquema teórico e causando inflexões ou criando centros secundários de convergência e cruzamento".⁵ Veja-se que é a nova estrutura que deverá adaptar-se, ajustar-se ao contexto pré-existente e não definir um contexto apriorístico ao qual deverá submeter-se aquilo que ousou preservar-se, como pressupõe o urbanismo corbuseano. Esse acomodamento entre as instâncias teóricas e as circunstâncias concretas, físicas, de sua implantação é um aspecto importante desse "justo equilíbrio" almejado, desse urbanismo de transição, essencialmente conciliador. Vale ainda lembrar que, entre os cinco pontos essenciais para a implantação de seu Perímetro de Irradiação, refere-se ao centro para alertar da necessidade de "conservar-lhe o aspecto local na medida do possível"⁶ ou seja, encontrar um lugar de equilíbrio entre a imagem existente e a imagem proposta, ou ainda quando opta por "não alargar ou demolir as ruas existentes, mas abrir novas e grandes artérias pelo meio dos quarteirões mais desvalorizados"⁷ como no caso da Av. Anhangabaú, atual Avenida Nove de Julho, onde a circunstância econômica alia-se à idéia de que a cidade existente não é incompatível com a metrópole projetada em seus elementos constitutivos. É a sua

Viaduto do Chá



importância, a sua ordem de grandeza, o seu sentido para a nova unidade que se transformará.

Em resumo, está lançada uma nova estrutura de espaço cuja consecução é um dado temporal, ou seja, está lançada uma intenção de cidade, um outro modo de ser urbano, e, mais do que isso, uma outra forma de pensar-se que pressupõe uma racionalidade ordenadora das inter-relações espaciais, uma fundamentação teórica e técnica das proposições lançadas, pressupõe uma previsibilidade mínima do processo de desenvolvimento, o que exige uma macro-leitura da circunstância urbana envolvendo aspectos de ordem política, econômica e social e pressupõe, ainda, que esse processo seja controlável. Acreditava-se, por exemplo, na possibilidade de controle da especulação imobiliária através da introdução do *Zoning*, de uma política rigorosa de zoneamento que subordinasse os interesses das grandes empresas — nacionais ou internacionais — ao critério urbanístico. A mesma atitude estendia-se aos demais aspectos do Plano. Na querela com a *Light* mantém-se irredutível quanto aos interesses da empresa em implantar os *subways*: "está certo como transporte, não está certo como urbanismo"⁸ já que naquele momento ficaria consagrada a combatida centralização da cidade.

Em síntese, racionalidade, previsibilidade e controle formam um tripé de sustentação do projeto. Havia a consciência clara de que assumir o projeto metropolitano, o projeto industrial, permanecer nele, implicava repensar a cidade como objeto total, redesenhá-la, reconstruí-la, ajustá-la às novas

solicitações. Implicava uma redefinição de imagem e a necessidade de domínio e ordenamento da imensa força propulsora que abrigava.

Se não há solução de rompimento é natural que os grandes centros, as metrópoles internacionais, emergjam como modelos diretivos, como alternativas sobre as quais definir-se-á o modelo abstrato proposto, o que traz à tona a perspectiva evolucionista e não dialética que permeava, ainda, o modo pelo qual compreendíamos o equacionamento do futuro: a direção era conhecida, restava escolher o melhor percurso. Assim, é dos estudos de Hénard sobre Paris, Moscou e Berlim que define-se o Perímetro de Irradiação, o primeiro dos anéis circundantes do núcleo central. É de exaustivas análises de Nova York, Detroit, Buenos Aires, Madrid, Londres ou Viena que define-se o sistema de transportes a ser adotado. Até mesmo a largura das vias passa por um longo quadro comparativo entre Paris, Bruxelas, Turim e Nova York.⁹ Enfim, é da síntese entre as opções dadas pela experiência internacional e a leitura das possibilidades, das condições particulares da cidade em questão que se estrutura o modelo proposto. É uma convocação ao futuro que passa pelas certezas de um trajeto já conhecido. "Hoje possuímos os ensinamentos de todo o movimento mundial de urbanismo dos últimos tempos o que nos poderá evitar passos em falso a que outras cidades não escaparam".¹⁰

Isso que poderíamos chamar de recurso à legitimação externa, percorre todo o Plano. Há páginas inteiras em alemão, francês, italiano e inglês defendendo idéias, explicando conceitos

Ponte Grande e Monumento dos Bandeirantes



- 11
Idem, ibidem, p 130
- 12
Idem, ibidem, p 355
- 13
Idem, ibidem, p 351
- 14
Idem, ibidem, p 142
- 15
Idem, ibidem, p 74

e soluções sem qualquer tradução, num virtuosismo erudito que inibe qualquer termo de contestação, de discussão e lhe confere uma perspectiva de coisa absoluta. A natureza de sua publicação não é discutir. É mostrar.

A transfiguração da imagem urbana não ficou a cargo, apenas, da implantação da nova estrutura viária, das avenidas e praças previstas. Há uma permanente preocupação em definir as relações urbano-arquitetônicas com precisão maior que a de uma definição de massas apenas volumétrica. Em momento algum o autor atém-se apenas aos aspectos técnicos e funcionais do projeto; as postulações de caráter estético permeiam todo seu discurso espacial, o desejo de formulação de uma imagem urbana acontece simultaneamente ao da estrutura. Em outros termos, a construção de uma imagem nova não esgota-se no lançamento da própria estrutura como pressuporia o pensamento moderno mais radical, prevalece sempre a síntese totalizadora.

Essa permanente preocupação com as consequências formais das decisões urbanísticas leva, portanto, a um equacionamento contínuo dos componentes arquitetônicos do espaço, dos pontos focais definidos pelas novas artérias, da orientação dos volumes e dos planos de fachada para que a perspectiva recaia com precisão sobre a edificação desejada valorizando-a como referencial (veja-se por exemplo o caso da Igreja da Sé). Monumentos, edificações, parques, rios — a avenida fluvial do Tietê e "suas infinitas possibilidades estéticas e utilitárias"¹¹ — pontes, enfim tudo o que chamamos de equipamentos urbanos é passível de

uma necessária formulação estética, uma obrigatória preocupação plástica e simbólica. Não era suficiente a estrutura desprovida de sua discursividade. A essencialidade moderna não bastava como significação. Era preciso encontrar e traduzir, numa dimensão simbólica, a cidade desejada. Dirá da Ponte-Grande: "concebida em estilo moderno (...) mas não a nudez ou a estéril abstenção decorativa do pseudo-racionalismo" e conclui com Hartmann: "nem todo necessário é bonito, nem todo o supérfluo é feio".¹²

Desse modo uma ponte nunca é meramente passagem: é monumento, identidade urbana, discurso cívico. Sobre a Ponte-Grande dirá ainda: "Imaginemo-la como uma grande proa a emergir das águas, voltada para jusante, direção do sertão que o paulista devassou e que é ainda, dentro do Estado, a *terra prometida*" e, ainda, "comemoram, as obras do Tietê, a conquista da urbanização da várzea".¹³

Fundem-se tradição e contemporaneidade num mesmo objeto tendo como signo básico a idéia de conquista. A atitude contemporânea enraíza-se na tradição e reveste-se de uma perspectiva heróica. Do mesmo modo, as estações não são apenas pontos de saída ou de chegada. "São as portas da cidade moderna (...) revelam a prosperidade do país, a iniciativa de seus filhos, a confiança dos capitais. Não é preciso mais para concluir do aspecto cívico e monumental que merecem".¹⁴ Mas é na área central que os dois últimos aspectos — o monumental e o cívico — expressam-se por inteiro e onde a condição simbólica da imagem desejada assume toda sua expressividade: o Vale do Anhangabau.

Avenida Tietê
Ponte da Cantareira



Espaço de conexão entre o antigo centro e sua expansão. Convergência dos eixos estruturadores do macro-espço. Praça cívica sobre a qual elevar-se-ia, dominando toda a paisagem, o imponente arranha-céu do Paço Municipal, erguendo-se a partir do ponto central de um viaduto edificado — o Viaduto de São Francisco — sob o qual abrem-se dois túneis para a passagem de veículos. Conjugam-se, aqui, os signos maiores da identidade metropolitana desejada, fundem-se aqui os representantes absolutos do moderno discurso da urbanidade: o arranha-céu, o viaduto, a avenida.

Ao centro desse grande espaço "encimado por pylones cavalgados" o novo Viaduto do Chá impõe-se evocando, decidido, a idéia de integração, da unidade possível, da unidade recuada após a perda da centralidade primitiva. Mais do que o tráfego intenso anuncia e simboliza a *passagem* a uma outra condição urbana.

Lateralmente as quadras ganham maior regularidade e "no plano inferior estendem-se paterres, bacias e fontes, tudo bem visível dos terraços, dos viadutos e dos arranha-céus que serão as galerias e tribunas do grande centro"¹⁵

Estava definido o cenário.

Que se abram, pois, triunfalmente as cortinas.

A cidade cenarizada aguarda a entrada do personagem que, se reflete toda a magnitude do poder alcançado pela indústria, pelo capital financeiro e pelas instituições públicas, transcende cada uma delas e revela, essencialmente, o acontecimento dela mesma como poder, ou seja, é ela o personagem maior de seu próprio cenário. Esta é, em verdade, a condição

última e decisiva da idéia de metrópole e do sentido de modernidade a ela associado, e que, ali, explicita-se por inteiro. Trata-se de um poder que não se limita a este ou aquele segmento social mas impregna todos os espaços afirmando o triunfo sobre o campo, sobre o arcaico, o triunfo da racionalidade e do conhecimento sobre o empirismo inconsciente, o triunfo da esperança possível sobre a miséria. Desenha-se, já, o espectro iminente do mito. A locomotiva do Brasil lançava pelos ares seus primeiros sinais — fumaça de partida.

Com a crise do café dos anos 30 a cidade reduziu consideravelmente seu índice de crescimento. Em 38 Prestes Maia assume como prefeito nomeado o governo municipal e avança substancialmente na implantação de seu projeto. Deixa a prefeitura em 45 e publica os *Melhoramentos de São Paulo* onde apresenta o trabalho realizado. Pelo menos até princípio dos anos 70 as direções apontadas em seu *Plano de Avenidas* informavam os projetos urbanísticos para São Paulo já não mais com um milhão mas com seis milhões de habitantes.

Viaduto de São Francisco e Paço Municipal

