

Projetos urbanos e a “trajetória” do Monumento a Ramos de Azevedo na paisagem paulistana

*Urban projects and the “trajectory” of the Monument to Ramos de Azevedo at the
São Paulo’s landscape*

*Proyectos urbanísticos y la “trayectoria” del Monumento a Ramos de Azevedo
en el paisaje de São Paulo*

LHOBRIGAT, Amanda Regina Celli

Arquiteta e Urbanista - mestranda, Instituto de Artes UNICAMP, amandareginacelli@gmail.com

GALLO, Haroldo

Dr. Ld. em Arquitetura e urbanismo, Instituto de Artes UNICAMP, haroldogallo@uol.com.br

RESUMO

Este artigo compara “diretrizes para a construção do lugar” que fomentem as relações de pertencimento nos planos urbanísticos de 1930 (Prestes Maia) e de 1969 (Faria Lima). Nessas duas gestões da cidade de São Paulo destacam-se os legados dos diferentes tratamentos dados à paisagem da cidade a partir do caso do Monumento a Ramos de Azevedo – parte integrante do Plano de Avenida (1930). Esse foi desmontado, transferido e descontextualizado para outra localidade distante em temporalidade e significância na gestão de Faria Lima (1975). Desconsiderando os vínculos deste artefato com seu entorno pré-existente explicitados no projeto de sua criação, com efetivas perdas de significado, memória e identidade. São estabelecidas aproximações com as conceituações de preservação cultural contemporâneas aos planos, ajuizando a atualidade destes com as referências internacionais para o projeto.

PALAVRAS-CHAVES: Planos urbanísticos paulistanos; Lugar e pertencimento; Prestes Maia; Faria Lima; Monumento a Ramos de Azevedo.

ABSTRACT

This article compares "guidelines for construction of the place" that foment the relation between belonging 1930's urban plans Prestes Maia and 1969's Faria Lima. Both São Paulo's administrations highlight the legacies of the different treatments given to the city's landscape, started with the Monument's to Ramos de Azevedo case – an integral part of Avenues' Plan (1930). That one was dismantled, transferred and decontextualized to another distant localization in temporality and significance in Faria Lima's (1975) management. Disregarding the artifact's links with its preexisting environment explicit in the design of its creation, with effective losses of meaning, memory and identity. Approximations are established with concepts of the cultural preservation contemporaneous with the plans, judging the currentness of these with the international references to the project.

KEYWORDS: São Paulo's urban plans; Place and belonging; Prestes Maia; Faria Lima; Monument to Ramos de Azevedo.



RESUMEN

Este artículo compara “directrices para la construcción del lugar” que promuevan las relaciones de pertenencia en los planes urbanísticos de 1930 (Prestes Maia) e de 1969 (Faria Lima). En estas dos gestiones de la ciudad de São Paulo ganaran destaque los legados de los diferentes tratamientos dados a la paisaje de la ciudad por lo caso del Monumento a Ramos de Azevedo, parte integrante del Plano de Avenidas (1930), que fue desmontado, transferido y descontextualizado para otra localidad distante en temporalidad y significancia en la gestión de Faria Lima (1975). Sin considerarse los vínculos de este artefacto con su entorno preexistente explicitados en el proyecto de su creación, con efectivas perdidas de significado, memoria e identidad. Son establecidas aproximaciones con las concepciones de preservación cultural contemporáneas a los planes, ajustando la actualidad de estos con las referencias internacionales para el proyecto.

PALABRAS CLAVE: Planes urbanísticos paulistanos; Lugar y pertenencia; Prestes Maia; Faria Lima; Monumento a Ramos de Azevedo.

1 INTRODUÇÃO

O crescimento desordenado das cidades e as banalidades arquitetônicas (sic!) que surgem nas zonas reconstruídas, significam uma pesada carga para o futuro. Existem apenas algumas exceções (sic!). (...) Hoje, o que interessa é ultrapassar o trágico abismo que se cavou entre um pensamento altamente progressivo e uma estrutura de sensibilidade que está muito atrasada nos que encomendam, seja qual for a categoria a que possam pertencer. (GIEDION, 1955, p. 08)

Este estudo contextualiza física e temporalmente os pressupostos de projeto identificados e os valores simbólicos do artefato arquitetônico objeto da leitura, o monumento a Ramos de Azevedo. Traça breve histórico do crescimento da cidade de São Paulo, com aproximações a dois planos urbanísticos tardia e parcialmente implantados na cidade desenvolvida de forma espontânea e suas aproximações com o artefato artístico-arquitetônico “Monumento Ramos de Azevedo”.

O primeiro dos planos, realizado por Prestes Maia (1930) guardou as características que valorizam a humanidade da cidade, levando São Paulo de seu desenvolvimento espontâneo desde sua origem ao início de uma cidade organizada por princípios e diretrizes de projeto também definidos pelo exercício de desenho. Já o de Faria Lima (1969) – por contingências da cidade haver crescido substancialmente em quatro décadas, e apresentar-se com população mais adensada no seu centro e espreada em sua periferia; pelos problemas remanescentes desde sua época colonial, somados a traços não completamente sanados pelo Plano de Avenidas de 1930, parcialmente implantado – tomou um caráter mais pragmático, altamente influenciado pelo ideário maquinista modernista. O artefato arquitetônico monumental foi tomado como balizador comparativo destes dois planos pela sua implantação e deslocamento.

São Paulo, como tantas outras cidades do mundo, passou por transformações profundas desde finais do século XIX: de uma cidade de dimensão urbanística colonial e provinciana à megalópole de hoje. Tais transformações, embora em curto espaço de tempo, não se deram da noite para o dia nem

trouxeram apenas benefícios. A partir da análise de Reis Filho (1994) pode-se apreender que na cidade o sistema viário e o transporte de massa foram prioridades desde a economia do café e a implantação da ferrovia.

Mas as transformações da cidade construída pelo impacto da imigração, no esteio da economia cafeeira, foram apenas as primeiras transformações da capital paulista. Em realidade elas “abriram espaço” para o avanço do seu crescimento vertiginoso, tanto populacional quanto territorial dos anos 1930 a 60, quando o ideário e os projetos arquitetônicos modernistas ganharam relevância. Em função dessas transformações surgiu a necessidade de se propor um projeto urbano para a cidade; pois, da falta de maior controle, intervenção e direcionamento para o seu desenvolvimento urbano, resultou o convívio de uma metrópole econômica e socialmente pujante, mas com uma estrutura física remanescente de sua modesta origem colonial: vias estreitas, congestionadas por bondes, veículos diversos e pedestres.

O engenheiro, Francisco Prestes Maia a princípio como Secretário de Vias Públicas junto à Prefeitura Municipal de São Paulo, em finais da década de 1920 iniciou estudos para o conhecido Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo de 1930, implantado a partir de seu primeiro mandato como prefeito (entre 1938 e 1945). Nele se pode notar a íntima inter-relação entre o sistema viário, o protagonista central, e o norteamento da organização urbana. Prestes Maia julgava aquele o momento exato de se intervir:

Estamos sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo da nossa existência urbana. No centro os arranha-céus se multiplicam; no taboleiro além do Anhangabahú os primeiros grandes prédios começam a emergir no meio do casario térreo; a Light prevê a renovação do contracto (sic!) e intenta importantes transformações; a São Paulo Railway vê igualmente o termo de sua concessão. (...) A várzea do Tietê, que por si só será uma cidade nova, acha-se em vias de completa metamorphose (sic!). Outras grandes obras se executam: calçamento, esgoto, abastecimento, grandes parques e edifícios públicos. (MAIA, 1930, p. 07)

O Plano de Avenidas extrapola a questão do viário, pois seu autor pretende outorgar à antiga cidade colonial uma racionalidade urbana para um futuro metropolitano. O desenho do plano fixa uma imagem para a cidade, sendo inegável o apreço do autor a partir do viário para o urbano, o que de acordo com Toledo (1996) viabilizava de maneira racional e eficiente as grandes aglomerações urbanas defendidas por ele. Seus procedimentos pautaram-se em teorias e estudos internacionais de urbanismos viários, para chegar a seu modelo de avenidas “radial-perimetral” e no “perímetro de irradiação”: essas eram suas estratégias para “desafogar” o tráfego intenso do centro da capital paulista. A partir de uma maior irradiação do crescimento da cidade para as periferias, acreditava



que haveria uma diminuição do tráfego na região central, que seria dissipado pelas avenidas em sistema radial.

Estes preceitos sobre urbanismo denotam sua preocupação com os aspectos de Beleza da cidade: “(...) a praxe urbanística do início do século, buscava maior funcionalidade e embelezamento das cidades, através da reformulação do sistema viário e da criação de centros cívicos e de sistemas de ‘parkways’. (...) Pode-se situar a concepção urbanística de Prestes Maia justamente nesse período de transição, no qual convivem os princípios do ‘city beautiful’ e a fase mais técnica (...)” (TOLEDO, 1996, p. 268). Essa preocupação de natureza estética e com a configuração formal dos elementos que constituem o urbano têm raízes na cultura clássica, podendo-se remontar essa abordagem urbanística aos estudos de Camilo Sitte (1992) e seus seguidores.

O caso do Monumento a Ramos de Azevedo é também um testemunho deste princípio de projeto pautado no embelezamento e na função “monumental” de elementos urbanos referenciais. A escolha deste “monumento” como objeto de aproximação com os planos deve-se não somente à sua instância de excepcionalidade e destaque, mas também à sua dimensão de elemento de celebração intencional, de escolha do que memorizar. Ele não foi apenas fruto de uma mobilização popular, mas, para sua realização, teve o aval e emulação da prefeitura. Pretendia-se manter a memória do grande mestre Ramos de Azevedo como importante figura do progresso arquitetônico paulista com um artefato artístico e arquitetônico que era simultaneamente uma ferramenta do projeto urbano.

2 MONUMENTO A RAMOS DE AZEVEDO: ARTEFATO ARTÍSTICO COMO FERRAMENTA DE PROJETO URBANO

O Monumento a Ramos de Azevedo é um símbolo ambíguo tanto das transformações dos séculos XIX e XX da cidade de São Paulo. Por definição e historicamente um Monumento é edificado em comemoração a um grande feito e/ou ainda em homenagem a uma personalidade notória. Toma-se como partida a seguinte definição de monumento: “(...) Monumento indica alguma coisa que não tem valor em si mesmo, cujo valor não está nele e nem é voltado para ele. O monumento recorda alguma coisa, portanto implica em um reenvio, num remeter-se a algo. (...)” (GALLO, 2015, p. 97).

Destaca-se desde sua origem, a existência de um forte vínculo tanto de significado quanto de espacialidade entre este monumento e seu “locus” de implantação. Trata-se de estabelecer uma referência “grandiosa” e excepcional como celebração. Esse caráter do artefato a ser edificado pode ser identificado na declaração do seu artista autor, Galileo Emendabili: “Tendo estudado



demoradamente o local onde deverá ser construído o monumento comemorativo de RAMOS DE AZEVEDO, cheguei à conclusão de que tal monumento, por circunstâncias especialíssimas do ambiente, deverá ter proporções grandiosas. (...)” (EMENDABILI *apud* FABRIS, 1997, p. 34).

A localização do monumento foi designada em criterioso estudo pelo Plano de Avenidas da cidade de São Paulo de 1930, que criou o sistema radial de circulação. Foi-lhe atribuído valor relevante e destacado por contextualizá-lo em via de primeira ordem: a Radial Anhangabahú-Tiradentes. A intenção do projeto era compor uma via “semi-rápida” até Santana, de caráter equivalente às principais vias de então do vale, as avenidas Anhangabahú e Itororó. Por seu aspecto central de inter-relação eixo norte-sul, a Avenida Tiradentes, recebeu tratamento especial com cuidadoso projeto urbano paisagístico:

Será o principal acesso (sic!) da cidade nova que vae (sic!) surgir ás (sic!) margens do Tieté (sic!), e vê-se a sua extraordinária (sic!) importancia (sic!). E’ a única (sic!) avenida verdadeiramente espaçosa que se aproxima (sic!) do centro e não pode deixar de receber tratamento condigno. Assim pensando procuramos rematal-a (sic!) do lado da cidade, onde hoje inesperadamente encontra o muro e as casas da rua Mauá. Para isso compuzemos (sic!) uma praça no local, e reservamos um ponto focal para futuro monumento. O monumento a Ramos de Azevedo possivelmente poderá prestar-se. (MAIA, 1930, p. 101)

Figura 1: Monumento a Ramos de Azevedo em seu “lôcus” original de implantação



Fonte: Acervo Biblioteca da FAU/USP.

O Monumento a Ramos de Azevedo (figura 1) – inaugurado em 1934 na Av. Tiradentes – fruto de iniciativa de seus ex-alunos, visando perpetuar a memória e contribuição do arquiteto e professor Ramos de Azevedo (1851-1928), teve o aval e emulação da prefeitura municipal. A qual viu neste monumento de lógica plástica excepcional e grandiosa, oportunidade de reafirmar, à população paulistana o caráter progressista de seu governo, com uma inegável intenção ideológica progressista:

É uma lógica [plástica] em plena harmonia com a ideologia do progresso que guiava a elite dirigente de São Paulo, interessada em forjar sua auto-imagem no monumento e em transmitir, através de Ramos de Azevedo, uma mensagem ética e cultural, capaz de abarcar num conjunto simbólico todas aquelas qualidades que constituíam a singularidade da cidade no contexto nacional. (FABRIS, 1997, p. 39)

Infelizmente, os planos de governo dificilmente são continuados por seus sucessores. Apesar de em primeiro momento Faria Lima, como sucessor direto de Prestes Maia (segundo mandato) ter a preocupação de dar continuidade às obras de seu antecessor, a realidade demográfica paulistana era outra após trinta e cinco anos do Plano de Avenidas de 1930, bem como as prioridades norteadoras de pensamento de Faria Lima. Esses fatores levaram o Urbanismo Paulistano a um caminho de primazia do rodoviário e dos transportes de massa: o propalado urbanismo rodoviário.

3 URBANISMO RODOVIÁRIO: A CIRCULAÇÃO VENCEU A MEMÓRIA

A região da Luz é uma zona de centralidade de São Paulo e forma o eixo anel central entre norte e sul da cidade.

Foi na administração de Armando Arruda Pereira na década de 1950 que se iniciou a discussão para a retirada do Monumento a Ramos de Azevedo visando aumentar a quantidade de vias que interligassem as diversas áreas do município. Sendo na gestão de Faria Lima que se desenvolveu o novo Plano Urbanístico para a cidade, pautado primariamente no aumento estrutural de transporte de massas e expansão do sistema viário que tal Monumento perdeu seu lugar em 1967 (quando desmontado), cedendo espaço a uma das maiores realizações urbanas da era da tecnologia, o metrô:

Após seis anos de trégua, a administração Faria Lima volta à carga e vence a batalha, dando início aos trabalhos de desmontagem do monumento. Ao desafogamento (sic!) do trânsito sobrepõe-se um novo motivo: a construção da linha de metrô Santana-Jabaquara, que deveria passar pelo local. Esta motivação parece ser determinante, como comprova uma assertiva do *Diário Popular*: (...) *O monumento a um dos precursores do progresso arquitetônico de S. Paulo dá lugar, assim, a um verdadeiro monumento à tecnologia moderna.* (FABRIS, 1997, p. 48).

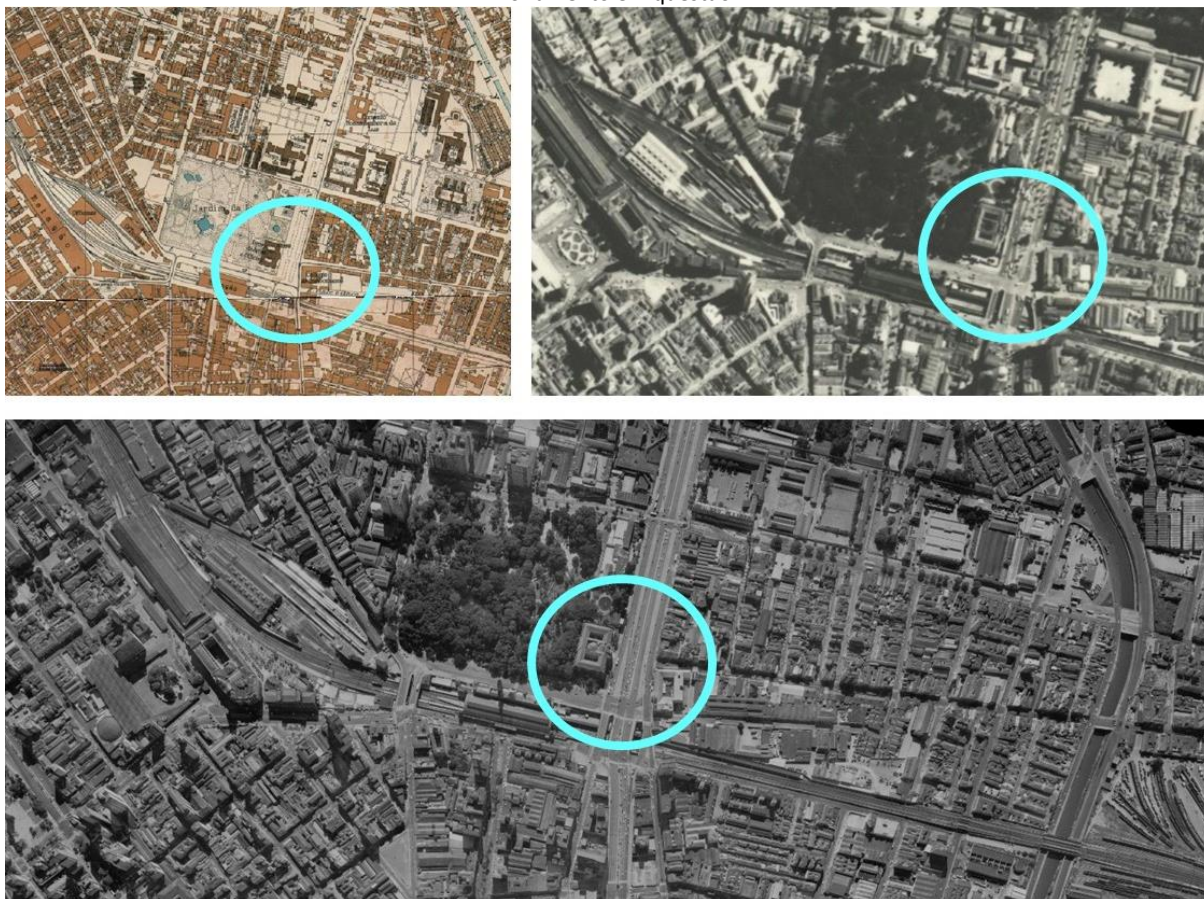
A diferença de premissa estratégica de Faria Lima Do Plano Urbanístico Básico de São Paulo (1969), em relação ao Plano de Avenidas (1930) aparece claramente na priorização dos elementos de circulação urbana sobre quaisquer outros fatores. Ela é vista já nesta atitude anterior à publicação do



Plano, a qual fica confirmada na introdução do quarto volume de tal diretriz, onde é dito que um de seus objetivos centrais é: “(...) propor um sistema de transportes que seja compatível com a estrutura urbana, adequado às futuras exigências do tráfego e consentâneo com os padrões necessários quanto à mobilidade e ao nível do serviço desejado”. (SÃO PAULO, 1969, p. 05).

Essa prioridade da circulação norteou o planejamento urbano paulistano desde finais da década de 1960 até os dias atuais. Dando primazia às máquinas – figura 2 – (quer seja automóveis individuais ou coletivos, metrô ou trens), sob a premissa de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, em tese diminui-se o tempo dispendido nos deslocamentos moradia-trabalho. Com o aumento populacional exponencial e a incompletude dos projetos iniciais de Faria Lima¹ tal ideal não foi alcançado.

Figura 2: Região da Luz: 1930 (esq. sup.), 1962 (dir. sup.) e 1986 (inf.), destaque em ciano para “locus” original do Monumento em questão



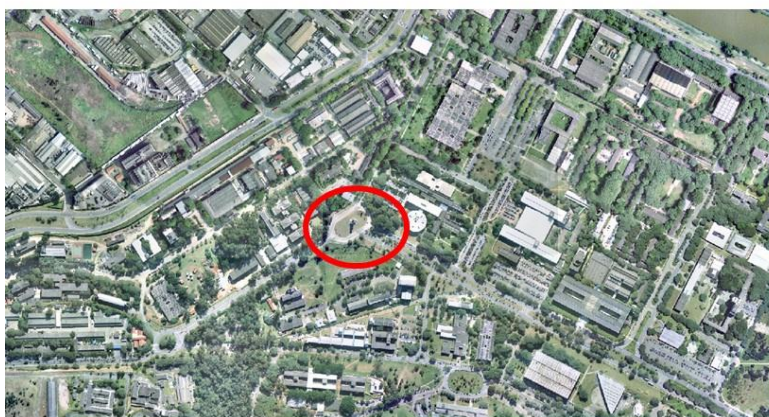
Fonte: Geosampa e IGC; elaboração: LHOBRIAT, 2019.

O urbanismo rodoviário paulistano teve como consequência a depreciação de espaços públicos de convivência e trocas humanas. Foi assim que o Monumento a Ramos de Azevedo, que simbolizava

¹ Dos 450 km inicialmente projetados, apenas 366,4 km foram finalizados até 2018.

um dos princípios urbanísticos de Prestes Maia de embelezamento da cidade, passou a ser visto como um obstáculo ao seu crescimento e desenvolvimento. Após o desmonte acima referido, foi reinaugurado em 17 de dezembro 1975, na Cidade Universitária em frente ao IPT numa praça batizada como Francisco de Paula Ramos de Azevedo (figura 3).

Figura 3: (esq.) mapa localização atual do Monumento estudado – destaque em vermelho; (dir.) Condição atual do Monumento



Fonte: GEOSAMPA e arquivo próprio; elaboração: LHOBRIAT, 2019.

4 REFERÊNCIAS INTERNACIONAIS DE PRESERVAÇÃO CULTURAL CONTEMPORÂNEAS AOS PLANOS

A preservação cultural para a formação de memória e identidade, fenômeno recente, tem fundamentos explicitados a partir da metade do século XIX no universo europeu, adquirindo características de internacionalização crescentes, ampliando territórios geográficos e conceituais. A interface entre os instrumentos de projeto, tanto relacionados com o artefato individualizado quanto com o contexto urbano também se deu num crescendo e já era disponível internacionalmente à época de elaboração dos planos em questão, embora esses não as tenham considerado em sua elaboração.

É oportuno ressaltar as aproximações e distanciamentos de tais planos com esses conceitos, seus contemporâneos como medida de sua atualidade. Reportamo-nos, assim, ao primeiro documento internacional de referência para a preservação patrimonial a Carta de Atenas que, incorporando referências da experiência europeia sobre a matéria à época, condenou as “operações de transferência de monumentos”: “(...) A conferência, no que concerne à conservação da escultura

monumental, considera que retirar a obra do lugar para o qual ela havia sido criada é, em princípio, lamentável.” (CARTA de Atenas, 1931).

À época da elaboração do Plano de Faria Lima existia outro documento referencial, a Declaração de Amsterdã² que consagrou o plano urbano como instrumento de proteção patrimonial considerando que “o planejamento das áreas urbanas e o planejamento físico territorial devem acolher as exigências da conservação do patrimônio arquitetônico e não as considerar de uma maneira parcial ou como um elemento secundário (...)”. Dentre as considerações essenciais destacamos:

d) A conservação do patrimônio arquitetônico deve ser considerada não apenas como um problema marginal, mas como objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial.

e) Os poderes locais, aos quais compete a maioria das decisões importantes em matéria de planejamento, são todos particularmente responsáveis pela proteção do patrimônio arquitetônico e devem ajudar-se mutuamente através da troca de ideias e de informações. (DECLARAÇÃO de Amsterdã, 1975).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo-se demonstrado a importância das premissas conceituais e ideológicas num plano urbano, constata-se que, no caso de São Paulo, não ocorreram apenas sucessos representados pela dimensão progressista de seus empreendimentos. A existência da configuração urbana anterior aos planos somada àquelas deles resultantes acrescidas à sua alta dinâmica de transformações desembocou em um quadro de uma cidade que é concentradora e congestionada com aspecto norte-americano, inclusive pela velocidade com o que se concentram usos que rapidamente caem em desuso, gerando espaços degradados.

É a metrópole das grandes vias expressas e do metrô, dos centros de compras, dos centros de abastecimento, dos centros culturais, dos administrativos, empresariais, universitários, médicos, de lazer, dos centros rodoviários e ferroviários, tão congestionados, que é difícil conservá-los. Essa massificação e reciclagem acelerada apaga a memória, apaga o conhecimento e os valores. É difícil reconhecer a fisionomia da cidade. (REIS FILHO, 1994, p. 25)

Para a formação desse quadro urbano contribuíram também premissas equivocadas, como a primazia dos meios de transportes. Infelizmente, boa parte da beleza e ambiência planejadas por Prestes Maia se perderam no decorrer do século XX. Mas mesmo fisicamente e temporalmente deslocado, o Monumento a Ramos de Azevedo segue sendo um testemunho desta “São Paulo *boulevard*”.

Cabe-nos, então, traçar novas possibilidades paisagísticas e urbanísticas de resgate que promovam relações de pertencimento pela releitura deste artefato arquitetônico. Quem sabe não seria possível

² Declaração de Amsterdã. Congresso do Patrimônio Europeu – Conselho da Europa, 1975.

um “retorno” desse monumento ao seu “contexto de origem”, para o qual foi concebido com inegáveis vínculos urbanos de origem, mesmo considerando a impossibilidade de seu retorno ao exato local inicial, dadas as transformações já tão consolidadas? A resposta para essa questão somente poderia ser dada pela discussão propositiva, sendo o projeto o instrumento de simulação de um porvir melhor.

6 REFERÊNCIAS

- ACERVO Biblioteca da FAU/USP. PDF's do projeto Escritório Técnico Ramos de Azevedo, Severo e Villares – Monumento para Ramos de Azevedo.
- CARTA de Atenas, Escritório de Museus da Sociedade das Nações, 1931.
- DECLARAÇÃO de Amsterdã. Congresso do Patrimônio Europeu – Conselho da Europa, outubro de 1975. Disponível em: <https://www.ntexpo.com.br/en/blog/1251-metr%C3%B4-de-s%C3%A3o-paulo-bate-recorde-de-expans%C3%A3o-e-quil%C3%B4metros-em-2018>; acesso em: 19.mai.2019.
- FABRIS, Annateresa (org.). *Monumento a Ramos de Azevedo: do concurso ao exílio*. Campinas, SP: Mercado de Letras, São Paulo: Fapesp, 1997.
- GALLO, Haroldo. Arqueologia, arquitetura e cidade: a preservação entre a identidade e a autenticidade. In *Patrimônio: atualizando o debate*. 2ª ed. amp. São Paulo: IPHAN, 9ª SR, 2015, p. 91-115.
- GEOSAMPA. *Mapeamento 1930 – Sara*. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>; acesso em: 29.mai.2019.
- GIEDION, Sigfried. Tradução Ana de Freitas. *Arquitectura e comunidade*. Livros do Brasil: Lisboa, 1955.
- IGC. *Acervo Instituto Geográfico e Cartográfico do estado de São Paulo*.
- MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: Produção Social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SÃO PAULO (cidade). Circulação e transportes. *Plano Urbanístico Básico*. Vol. 4. São Paulo: [s.n.], 1969.
- SITTE, Camilo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.