

# O PLANO DE AVENIDAS E OS RUMOS DO URBANISMO PAULISTANO

Bolsista: Kaya Lazarini [kaya.lazarini@gmail.com](mailto:kaya.lazarini@gmail.com) (19) 9238 4254

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria Stella Bresciani [sbrescia@lexxa.com.br](mailto:sbrescia@lexxa.com.br) (19) 9734 3997

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

Urbanismo - Planejamento - Modernista



UNICAMP



Pensar na cidade vem se tornando um exercício cada vez mais complexo. As grandes metrópoles da atualidade (sua configuração, seus problemas) são fruto de planos urbanos antigos, que buscavam remodelar a malha urbana e promover o progresso e modernização através de um crescimento ordenado.

A presente pesquisa busca estudar o primeiro plano urbanístico que pensa a cidade de São Paulo na sua totalidade, como uma unidade, a fim de entender o processo de planejamento, a redistribuição das redes de mobilidade e a malha viária: O Plano de Avenidas, do Engenheiro Francisco Prestes Maia, de 1930.

- primeiro plano que pensa São Paulo na sua totalidade
- importante crítica a centralidade dos caminhos
- reflete os pensamentos urbanísticos da época, as influências
- estrutura o crescimento da cidade ao longo das décadas posteriores

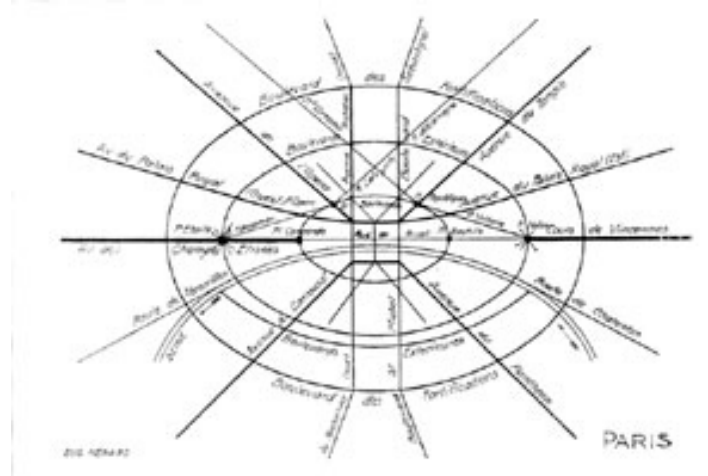
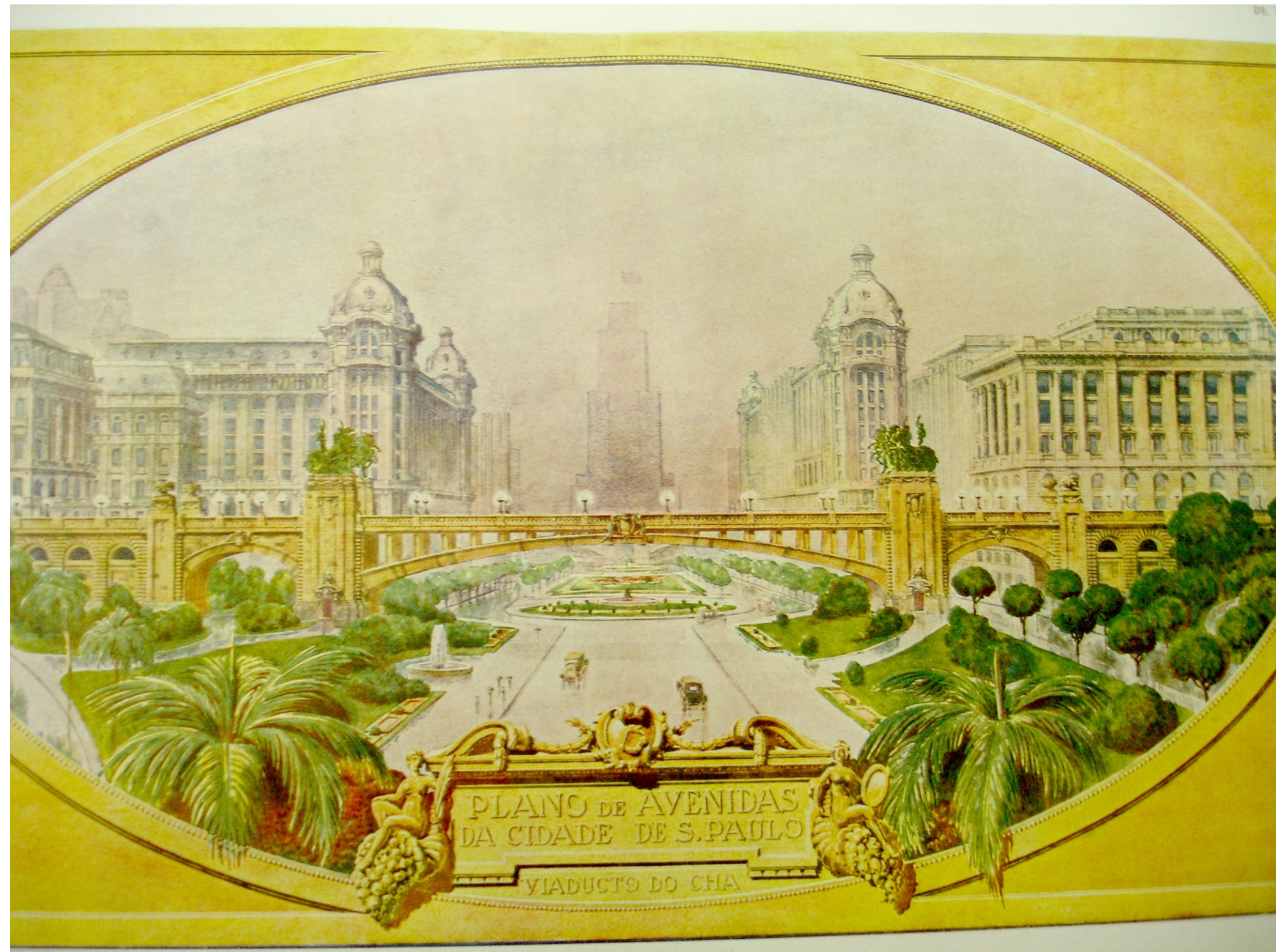


Fig 1: Esquema teórico de Paris, segundo Eugène Hénard. TOLEDO, op. cit, p. 123



Fig 2: Esquema teórico de São Paulo, segundo Ulhôa Cintra. TOLEDO, op. cit, p. 123

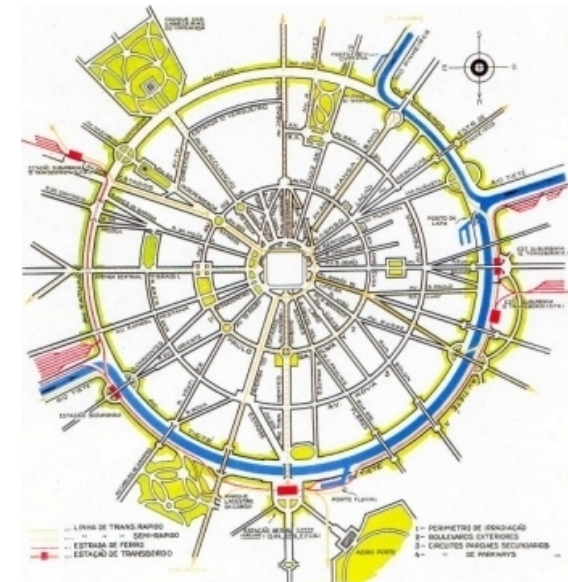


Fig 3: Esquema teórico de São Paulo integrante do Plano de Avenidas de Prestes Maia, 1930.

- Expressa uma concepção urbana adequada a cidades em rápida expansão horizontal, que necessitam estabelecer a movimentação fácil e ágil entre o centro comercial / administrativo e as áreas residenciais e industriais distribuídas periféricamente.

“Estamos, sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo de nossa existência urbana. No centro os arranha-céus se multiplicam (...). A época é, assim, muito própria para o início dos melhoramentos.” (Prestes Maia, 1930: p.7)

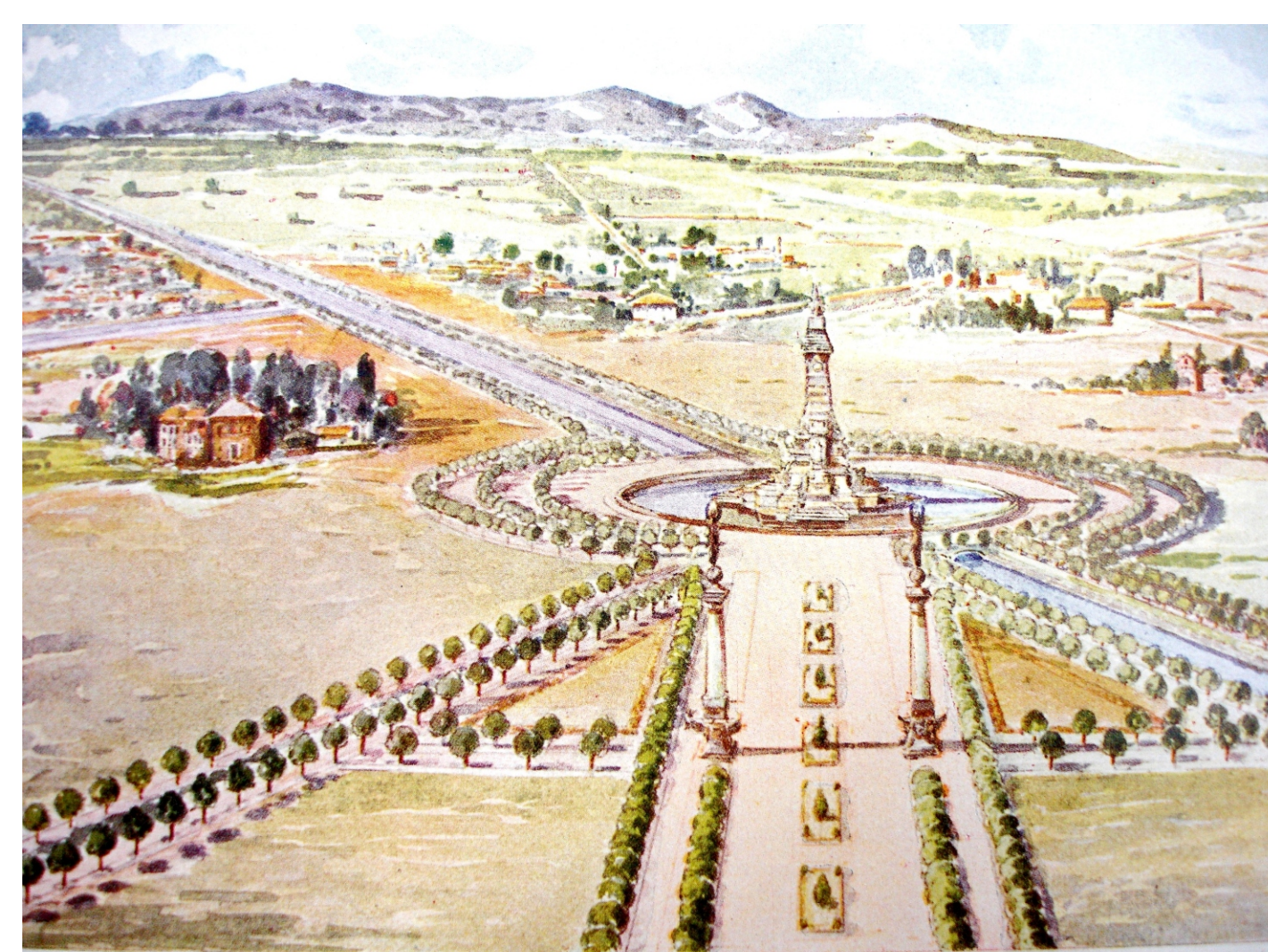
- Além de organizar, prever e facilitar o fluxo, o Plano somava a função de remodelar a cidade.

Duas bases teóricas principais:

- 1 – Hénard: perímetro de irradiação
- 2 – Stubben: sistema radial perimetral

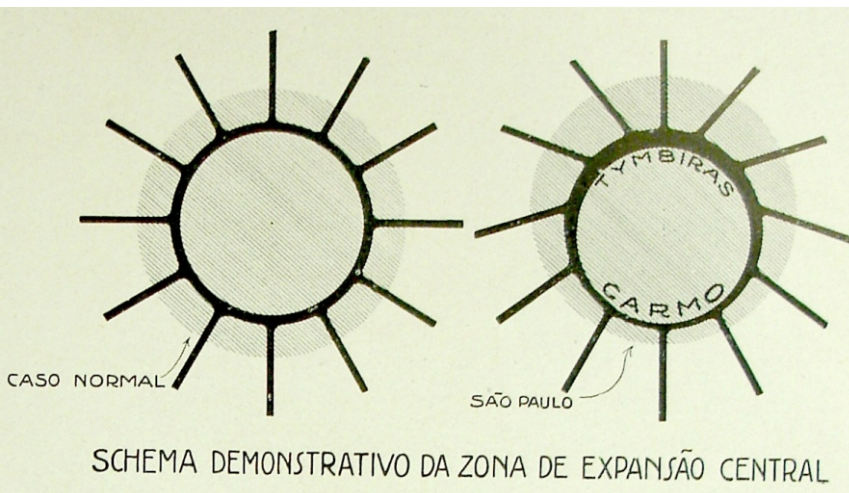
Hénard: todas as vias de expansão e penetração convergem para o núcleo central – perímetro de irradiação. Converge, adensa.

Stubben: considera que as principais vias são as radiais, pois fazem a ligação do centro com a periferia. Espalha.

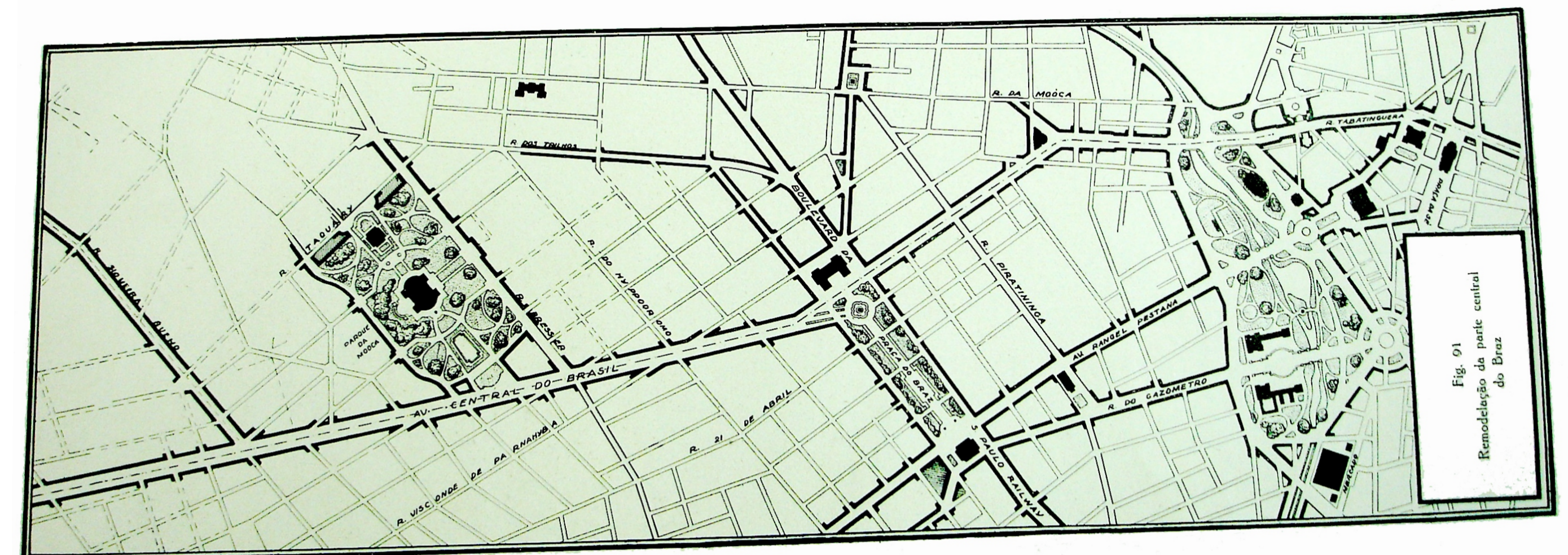
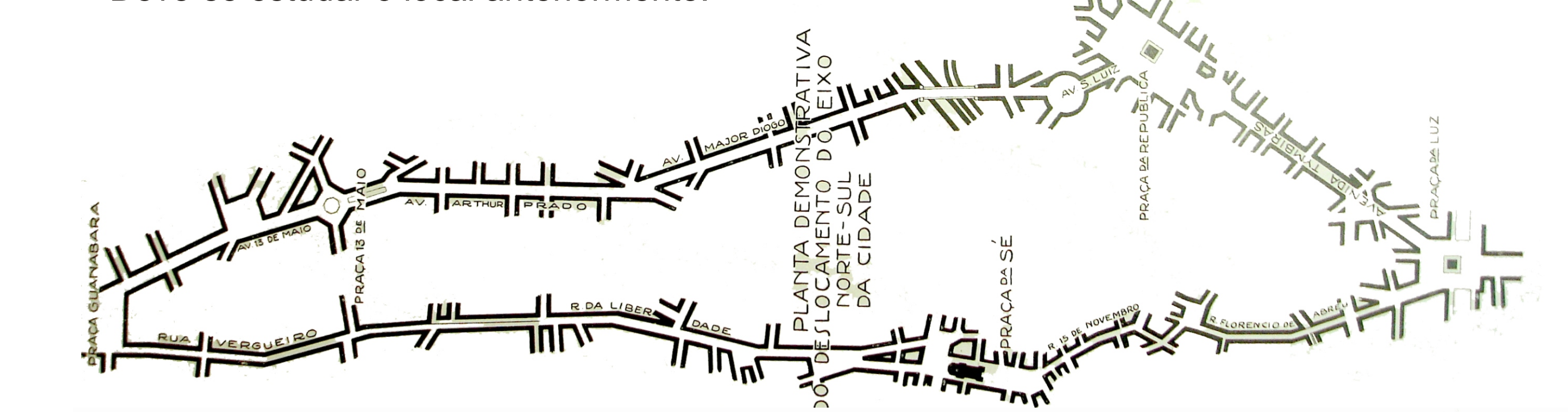


Prestes Maia traça a Avenida de Irradiação a uma certa distância do centro “matemático” da cidade, de modo a se apresentar como uma alternativa às avenidas que convergem todas para um ponto central; sua função seria a de escape para que o tráfego não necessariamente passasse pelo centro de cidade como única alternativa. Seria a sua função, nas palavras de Prestes Maia:

- 1) descentralizar a vida commercial e, assim, ampliar o centro;
- 2) desviar as correntes de passagem;
- 3) distribuir a circulação pelas ruas secundárias;
- 4) integrar no centro os sectores segregados;
- 5) conservar-lhe o aspecto local, na medida do possível.



- Em todas as vias impõe-se o tratamento lateral dos prédios;
- Deve-se estudar o conjunto de praças e ruas;
- Deve-se levar em consideração o aspecto artístico da composição e
- Nem sempre a regulamentação e uniformização é a melhor alternativa.
- Deve-se estudar o local anteriormente.



Com a execução do Plano, Prestes Maia buscava delinear um sistema ideal de ruas na cidade. As correntes principais conduzindo do centro à periferia e inversamente. Conforme sua importância, essas avenidas seriam chamadas de radiais principais ou secundárias, podendo criar outros centros ou até mesmo outras radiais. Esse sistema, pensado por si só, poderia gerar a centralização excessiva, por isso seria necessário analisar cada trecho da cidade, adaptando-o e melhorando onde fosse necessário.

As radiais, portanto, obedeciam as seguintes características:

1. Possuir seção suficiente, bom calçamento e não possuir inflexões bruscas
2. Estar convenientemente dispostas no Plano e estabelecer as conexões necessárias, portanto chamar a si um tráfego considerável de veículos.
3. Não devem ser muito próximas umas das outras
4. Possuir sinais e indicações bem visíveis, para facilitar seu acesso e locomoção.