

RESUMO - EIXO TEMÁTICO 1 - PAISAGEM CULTURAL: UM CONCEITO EM DISCUSSÃO E SUAS TIPOLOGIAS - PAISAGEM E GEOGRAFIA / PAISAGEM E ARTE / PAISAGEM E ARQUEOLOGIA / PAISAGEM E AMBIENTE / PAISAGEM E PATRIMÔNIO / PAISAGEM URBANA E PAISAGEM CULTURAL / JARDINS HISTÓRICOS E PAISAGISMO / PAISAGENS RURAIS, INDUSTRIAIS E DA MINERAÇÃO / CATEGORIAS DE PAISAGEM DA UNESCO E SUA APLICABILIDADE / ROTAS E ITINERÁRIOS CULTURAIS.

**TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM, DE RESÍDUO À REFERÊNCIA
URBANA: CENTRO CULTURAL SÃO PAULO**

Luciana Monzillo De Oliveira (um.arquitetura@gmail.com)

Adriana Monzillo De Oliveira (grupoprojetoquatro@gmail.com)

Em maio de 1930, o engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia lançou o Plano de Avenidas de São Paulo, realizado em parceria com o engenheiro João Florence de Ulhôa Cintra. Nessa época, Prestes Maia trabalhava como Chefe da Secretaria de Viação e Obras, durante a gestão do então prefeito José Pires do Rio. O Plano de Avenidas foi desenvolvido entre os anos de 1927 e 1930 e tornou-se uma proposta crucial do urbanismo paulistano. O modelo urbanístico proposto combinou dois conceitos para a estruturação viária urbana que estavam sendo discutidos em âmbito internacional: o perímetro de irradiação, que reforçava o princípio centralizador, e o esquema radial-perimetral que estimulava a expansão da mancha urbana. A intenção da aplicação desse modelo estava em adequar o papel da cidade à primazia da produção industrial em detrimento de sua característica agroexportadora. Como o próprio nome indica, o Plano de Avenidas enfatizava os aspectos

viários e de transportes priorizando o automóvel, a avenida e o viaduto que passaram a representar os ideais do progresso, ao mesmo tempo em que a expansão horizontal e vertical tornou-se o símbolo do desenvolvimento econômico e de modernização da cidade. O sistema rodoviarista adotado por São Paulo levou à implantação de um conjunto de vias largas e, por vezes, com canteiro central, que inicialmente foram construídas nas áreas altas da cidade, como no espigão das Avenidas Paulista, Dr. Arnaldo e Bernardino de Campos e, em um segundo momento, optou-se pela construção de vias expressas nas partes baixas, sobre fundos de vales e leitos d'água. Entre esses dois níveis, surgiram áreas de encostas lindeiras às vias principais e que inicialmente foram denominadas como residuais e planejadas como áreas livres ajardinadas, porém, em alguns casos, foram paulatinamente sendo ocupadas, ou tiveram edificações pré-existentes mantidas. Para ampliar a discussão sobre o papel da arquitetura como elemento de composição da paisagem em áreas consideradas como resíduos do sistema viário, o artigo apresenta um estudo de caso emblemático que foi a implantação do Centro Cultural São Paulo, projetado pelos arquitetos Eurico Prado Lopes e Luiz Benedito de Castro Telles e inaugurado em 1982. O centro cultural é parte integrante de um trecho de 800 metros de extensão, da encosta resultante da implantação da Avenida 23 de Maio e da conclusão das obras do metrô da Linha 1–Azul, na Rua Vergueiro, região sudeste do município de São Paulo, na década de 1970. Na extremidade Norte desse trecho está localizada a estação Vergueiro do metrô e na extremidade sul, o Centro de Controle Operacional do Metrô. Trata-se de uma pesquisa de base historiográfica que se apoia em procedimentos empregados nos estudos cognitivos de morfologia urbana com o objetivo de reconstruir as alterações da morfologia e da paisagem de um fragmento urbano. Os resultados apontam que as premissas projetuais adotadas pelos arquitetos para o projeto do CCSP foram exitosas como contraponto da polêmica proposta da prefeitura, nos anos 1970, que versava sobre o adensamento e verticalização da área, voltada para a criação de uma nova centralidade de serviços.

Palavras-chave: plano de avenidas; área residual; centro cultural são paulo; morfologia urbana.