



Metodologia para Análise de Inserção de Monumentos Escultóricos em Lugares Urbanos

Profa. Miriam Escobar

Universidades São Marcos e Anhembi Morumbi

Doutoranda em História e fundamentos da arquitetura e do urbanismo - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

A escolha do sítio de implantação do conjunto artístico do Ipiranga: um lugar simbólico

A constatação das condições de implantação do Monumento do Ipiranga revela uma lógica peculiar na escolha do sítio, remetendo-nos ao exame cuidadoso das relações entre as condicionantes de relevo e hidrografia, bem como, a leitura dos caminhos percorridos a partir da colina histórica, lugar da fundação de São Paulo, passando pela colina do Ipiranga até alcançar Santos e o porto.

A eleição do lugar, uma colina inserida entre o riacho do Ipiranga e o rio Tamanduateí, ao lado do antigo Caminho do Mar, a primeira via de acesso entre o litoral e o planalto, reitera o significado que se tornou tradição, o lugar do “Grito”, do Brado proferido por D. Pedro I: *Independência ou Morte!*

A colina se configura como um divisor de águas entre os dois rios, descortinando-se toda a várzea do Tamanduateí que se estende até o rio Tietê, voltada para a direção norte, delineando-se ao fundo a Serra da Cantareira. O enquadramento de “um edifício implantado no topo da colina não poderia ser mais propício”, conforme citação da carta do Almanaque Garnier, de 1909, dentro do parecer do arquiteto Cláudio Gomes: “o grande edifício comprido de 120 metros, isolado e a cavaleiro da paisagem circundante, rigorosamente voltado para a Cantareira e perpendicularmente ao único caminho de acesso de então: a Estrada Velha do Mar”.¹

A colina apresenta-se encaixada, neste trecho, no sentido norte-sul, ladeada à oeste pelo vale do córrego do Ipiranga, em cuja margem esquerda, está situado o divisor de águas marcado pela atual Av. Lins de Vasconcelos; do lado leste, delinea-se o vale do ribeirão do Moinho Velho, afluente pela margem esquerda do rio Tamanduateí; na margem direita deste, o ribeirão da Moóca ladeado pelo divisor formado pelo atual bairro do Alto da Moóca marcado pela Av Paes de Barros. A diferença de nível entre o topo da colina do Ipiranga e a cota de nível médio do vale do Tamanduateí é de aproximadamente 70 metros, revelando-se uma ampla visibilidade e potencialidade cênica que alcança na direção norte, há aproximadamente vinte quilômetros do sítio do Ipiranga, em linha reta, a Serra da Cantareira. As linhas de drenagem seguem a mesma direção dos topos dos divisores de águas. Os vales dos riachos e ribeirões como o do Ipiranga, o do Moinho Velho e a própria calha do Tamanduateí, neste trecho da paisagem, apontam do sul para o norte. Estes vales sul-norte receberiam ao longo do tempo a sobreposição do sistema viário: sobre o riacho do Ipiranga, a avenida Ricardo Jafé – Imigrantes; sobre

¹ CONDEPHAAT, Sec. Cultura, Ciência e Tecnologia. GOMES, José Cláudio. *Parque do Ipiranga – Memória das normas e diretrizes para a proteção ambiental e paisagística*. São Paulo, 1976.

o ribeirão do Moinho Velho, avenida Juntas Provisórias – Anchieta; e, ao longo do Tamanduateí, a avenida do Estado.

Aproximando-nos da hipótese sobre a escolha da colina do Ipiranga, situada entre dois rios, evidencia-se uma analogia com a escolha do sítio de fundação da cidade de São Paulo, igualmente localizado no topo de uma colina, divisora de águas entre o vale do riacho do Anhangabaú e do rio Tamanduateí. Algumas colinas pouco elevadas pontuam este trecho da margem esquerda do rio Tamanduateí, entre o Ipiranga, Cambuci e o lugar de fundação da cidade, constituindo-se como acrópoles voltadas para uma paisagem abrangente, sítio estratégico e propício à construção de um lugar simbólico.

O antigo caminho para Santos era percorrido a partir da colina histórica através da rua da Glória, antiga rua da Santa Casa, descendo na direção da várzea do Tamanduateí, através da rua Lavapés, cruzando o riacho do mesmo nome, contornando a colina contígua à margem direita do Lavapés, direcionando-se em paralelo ao Tamanduateí, atingindo a margem esquerda do riacho do Ipiranga de onde subia pela colina, no sentido do litoral. O caminho para Santos, assim nomeado e descrito, consta nas cartas de 1841, Planta da cidade de São Paulo, de C. A. Bresser e na Carta da Capital de São Paulo, de 1842, assinada por José Jacques da Costa Ourique. Na Planta da Cidade de São Paulo, atribuída a Carlos Rath, de 1868, o caminho para Santos está nomeado Caminho velho para Santos, constando um novo Caminho para Santos, que parte da rua da Liberdade na direção da estrada do Vergueiro, traçado pela crista do relevo que ladeia o vale do riacho do Ipororó, alcançando o antigo Caminho para Santos, além da colina do Ipiranga. Na carta assinada por Jules Martin, Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arrabaldes, o antigo Caminho para Santos, delineado através da rua Lavapés e futura Av da Independência, está nomeado Caminho do Ipiranga.

Analisando-se a carta de Jules Martin, datada em 1890; e, a Planta Geral da Capital de São Paulo, assinada por Gomes Cardim, datada em 1897; encontramos um traçado retilíneo denominado avenida projetada para o Monumento do Ipiranga, interligando o centro da fachada do Monumento do Ipiranga e a Rua da Moóca, antigo caminho para a Moóca, primitivo caminho do Tabatinguera, traçado de 1868. Saindo da Igreja do Bom Jesus do Brás, constante na carta de 1890, a rua Piratininga parte da fachada principal da igreja e se direciona para Rua da Moóca, definindo uma intersecção com esta e da qual parte a citada avenida projetada para o Monumento do Ipiranga. Em 1889, um relato do Barão de Ramalho, presidente da comissão do monumento, define que a Avenida projetada para o Monumento, constante na carta de Gomes Cardim, seja oficializada, mantendo-se a direção que parte do eixo da fachada do Monumento do Ipiranga, até a intersecção da rua Piratininga e Moóca, dali partindo até a frente da Igreja do Brás. A antiga avenida projetada para o Monumento do Ipiranga receberia por volta de 1924 o nome de Avenida da Independência e posteriormente de Avenida Dom Pedro I, constando na carta de 1930, Sara Brasil.

O desenho do arruamento, na carta 1897, envoltório ao sítio do Monumento do Ipiranga se configura em forma de tabuleiro, abrangendo a encosta levemente inclinada que se debruça na direção leste-oeste, até às margens do Tamanduateí. O traçado segue o sentido norte-sul, paralelo ao eixo ortogonal em relação à fachada principal do edifício do Museu. A presença do edifício do Museu parece induzir a locação do traçado de ruas. Os nomes das ruas são, na sua maioria, indígenas, tais como: rua Paranápitanga, Jacupiranga, Jagoavira, Parananguaba, Payaguá, Piraju, Pirapintancuy, Pirapitanguy, como é o caso das ruas paralelas ao eixo norte-sul e as ruas Cambory, Guarapeva, Boquira, Guarety, paralelas ao sentido leste-oeste. Comparecem na região posterior ao Museu, ruas cujos nomes são alusivos ao episódio da Proclamação da Independência: avenida da Guarda de Honra, avenida da Independência; na região oeste: avenida do Patriarca, avenida do Monumento, rua Gama Lobo; à leste: rua Rodrigues Alves, rua Barão de Loreto. Ao lado oeste e contíguo ao edifício está demarcada a rua do Asilo de “Órphams” que tangencia um asilo de órfãos situado além do Museu, colina acima.

Na carta de 1930, constam alterações nos nomes das ruas envoltórias ao Monumento do Ipiranga e ao Monumento à Independência. As ruas cujos nomes eram de etimologia indígena foram substituídos por nomes que homenageiam personagens vinculadas ao contexto histórico que envolveu o período de preparação da Proclamação da Independência: Oliveira Alves, Xavier Curado, Almirante Lobo, General Lecor, Lord Cockrane, Moreira e Costa, Costa Aguiar, Lino Coutinho, Cipriano Barata,

Agostinho Gomes, Maurício de Castilho. Outros nomes nos remetem aos episódios da proclamação e ações que o antecederam: rua do Monumento, rua do Fico, rua Leais Paulistanos, rua dos Patriotas, rua da Constituinte, rua Ituanos. As ruas Silva Bueno, Bom Pastor e Thabor constam desde 1920.

A rotatória desenhada na intersecção da Av Dom Pedro I e Avenida do Estado, ao longo do Tamanduateí, comparece nas cartas de 1920 e 1924, período do projeto de retificação do rio, a partir da várzea do Cambuci. O esquema do Plano de Avenidas do prefeito engenheiro Prestes Maia, no qual o sistema de rotatórias é adotado como solução para alguns sistemas radiais, a partir de grandes avenidas, apresenta o desenho da rotatória situado e adotado na avenida do Estado. No eixo desta rotatória se estabelece o ponto médio do eixo da avenida D. Pedro I que se estenderá até o centro geométrico do edifício do Museu do Ipiranga. Esta leitura nos remete a desvendar a lógica dos traçados sobrepostos, reafirmando ações concretas no espaço urbano. Fatos não isolados ou casuais, os caminhos reiteram uma ordem de valores que se somam às ações políticas num determinado momento da história da ocupação humana sobre o território.

Quando a linha da estrada de ferro São Paulo *Railway*, "a Inglesa", rasgou a encosta baixa do rio Tamanduateí, na direção do alto da Serra do Mar, de lá descendo num desnível de aproximadamente 850 metros até Santos, estabelecia-se uma lógica de ocupação e de desenho do território que substituiria os antigos caminhos de tropas do período colonial e do primeiro reinado, como meio de transporte de carga entre o Planalto e o porto; e depois até a Vila de Jundiá. Aberta ao público em 1867, a Inglesa, como era chamada, foi criada por Decreto Imperial datado em 26 de abril de 1856, assinado por Dom Pedro II. A linha de ferro implementada através do capital inglês monopolizava o transporte de cargas nos dois sentidos entre Santos e São Paulo.

Os produtos agrícolas do Estado de São Paulo, no caso, o café como a principal riqueza, eram transportados da região de Campinas, onde estavam as principais fazendas, até o porto. Através do percurso, pontuavam as primeiras instalações fabris do início do século XX, ao longo do vale do Tamanduateí, trazendo produtos importados para a construção civil, em franco desenvolvimento. Na região do Ipiranga a ferrovia marcava a paisagem da baixa encosta. Em 1881 era construída a estação do Ipiranga, no entroncamento do antigo caminho para a vila Prudente.

Em 1899, a *The São Paulo Railway Light and Power Co.*, empresa canadense obteve a concessão para explorar a produção e distribuição de energia elétrica. Nesta ocasião, a empresa passou a se chamar *The São Paulo Tramway, Light and Power Co.*. Além da energia elétrica seria implementado pela empresa o transporte de bondes na capital.

Por ocasião das comemorações do Centenário da Independência, o sistema de linhas de bondes conectava o centro da cidade ao Ipiranga, cujo traçado estava assentado sobre o antigo Caminho para Santos, percorrendo a rua da Glória, a rua Lavapés, a partir do Largo do Cambuci, através da rua da Independência, avenida D. Pedro I, alcançando a rua Thabor, seguindo pela rua Bom Pastor, virando à direita no final dos jardins fronteiros ao edifício do Museu, seguindo pela avenida Nazaré até a altura do Monumento do Ipiranga. Um outro ramal continuava da rua Thabor virando à direita na rua Silva Bueno, penúltima rua que delimitava o perímetro do tabuleiro do traçado de vias junto ao rio Tamanduateí. Dali partia um ramal que seguia pela antiga Estrada da Vila Prudente, transpondo a linha férrea, a *The São Paulo Railway*, de 1867. Na intersecção da linha férrea, instalava-se a Estação do Ipiranga em 1881. O novo sistema de transportes sobre trilhos utilizava os leitos dos antigos caminhos, reafirmando o desenho estrutural de acessibilidade à colina do Ipiranga.

Confirmando a gênese dos caminhos de terra no Ipiranga: o eixo monumental

O atual eixo monumental está definido por uma linha traçada no sentido norte-sul, ligando o centro geométrico da fachada principal do Museu do Ipiranga, atual Museu Paulista; o eixo do jardim francês, de 1909, da autoria de Arsênio Puttemans; o eixo do Monumento à Independência, de 1922, da autoria de Ettore Ximenez; e, o eixo da atual av D. Pedro I.

Numa leitura de sobreposição do traçado dos antigos caminhos de terra, como o Caminho do Mar demarcado em mapeamento de 1841, a avenida projetada para o Monumento do Ipiranga

constante no mapa de 1897, o leito dos trilhos de bonde que foram constatados em mapa da *Light* de 1907, podemos aferir a lógica de acessibilidade que veio possibilitar a estruturação do espaço urbano no qual o conjunto artístico formado pelo Monumento do Ipiranga e pelo Monumento à Independência é protagonista.

A estrutura de acessos sobrepostos ao suporte físico deste trecho de paisagem, definido pela colina do Ipiranga, situada entre o rio Tamanduateí e o riacho do Ipiranga que correm na direção norte-sul, assim como o paralelismo dos eixos dos divisores de águas, determina a configuração de um único conjunto paisagístico. Os traçados de ruas e a definição do eixo monumental emergem de uma lógica intimamente ligada com a história do lugar, a história que transparece como verdadeira e justificada. Os valores culturais subliminares que embasam o traçado dos eixos monumentais, à feição das estruturas modelares da história do urbanismo com relação ao barroco europeu, conduzem-nos muitas vezes, a uma interpretação anacrônica, imprópria e destituída de seus significados legítimos, estes embasados na história dos percursos dos índios, dos tropeiros e carreteiros, dos visitantes, dos moradores, trabalhadores das fábricas e do bairro operário, sobreposições da dinâmica de circulação humana que de fato desenha o território.

A consolidação dos traçados antigos e a confirmação da história dos espaços percorridos pelo povo da cidade de São Paulo, através de décadas sucessivas, atravessando o século XIX, configura-se nas imagens recentes da paisagem que tangencia o século XXI. A inserção paisagística do edifício do Museu induziu a estruturação do formato dos arruamentos, conferiu a fisionomia do lugar. Os jardins e o Monumento à Independência reafirmaram o significado simbólico do episódio da Proclamação da Independência que o projeto histórico reiterou.

As atitudes dos agentes políticos e sociais contracenam com a dinâmica de ocupação do território, repercutindo na esfera municipal, estadual e federal. No cenário do Estado de São Paulo, durante o período de preparativos para a comemoração do Centenário da Independência, a ação do governador do Estado Washington Luis, em 1921, vinculado ao ideário político instalado pela Primeira República propiciou a implementação de um conjunto de obras arquitetônicas, artísticas e de engenharia, estas centradas na elaboração de um plano rodoviário para o Estado. Num período marcado por valores preconizados pelo pensamento positivista e de linha progressista, consolidava-se o poder da elite política aliada aos grandes fazendeiros e empresários industriais que se instalavam no cenário da economia do Estado, frente ao país. Dentro de uma economia crescente em razão da exportação do café, num período pós-guerra (1914-1918), as rendas do Estado aumentavam e o ufanismo democrático e progressista emergia. O Presidente do Estado iria apoiar inúmeras obras rodoviárias, como a “estrada São Paulo-Campinas e a São Paulo-Cotia-São Roque.”² Obras arquitetônicas foram construídas na Serra do Mar, homenageando e assinalando os pontos históricos, como é o caso das obras de Vitor Dubugras, o Pouso de Paranapiacaba, marcando as antigas trilhas indígenas, percorridas no século XVI pelos portugueses, o Marco do Lorena, o Pouso Circular, o Rancho da Maioridade, obras localizadas ao longo do Caminho do Mar. A inauguração do Monumento à Independência no Ipiranga, a Fundação do Museu Republicano da Convenção de Itu, a reestruturação do Museu Paulista, a valorização do Arquivo Público do Estado, marcam de maneira significativa as ações políticas desse período.

As possibilidades materiais e tecnológicas associadas às intenções políticas e econômicas estavam compatibilizadas com a história dos caminhos percorridos pelo homem na sua incessante marcha pela concretização do espaço da cidade. A paisagem da várzea contígua à colina do Ipiranga vê-se transformada em menos de trinta anos, transparecendo seu patrimônio artístico e ambiental.

A instalação do Monumento à Independência, seguindo as diretrizes espaciais especificadas no edital, deveria adquirir um posicionamento cênico no qual a cota de implantação do monumento respeitaria as linhas das perspectivas axiais, nos dois sentidos, para norte e para sul, do eixo monumental, levando-se em consideração o percurso do observador, revelando pouco a pouco o pano de fundo, não

² REIS FILHO, Nestor Goulart. *Memória do Transporte Rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo*. São Paulo: CPA, 1999. p. 61.

causando sobreposição: a escala de representação do monumento, a proporcionalidade arquitetônica, o dimensionamento das alturas estavam definidas.

As diretrizes espaciais que orientaram o posicionamento do Monumento à Independência para que não fosse predominante na colina, levando em consideração a presença do Museu do Ipiranga, como pano de fundo da perspectiva definida pelo eixo visual da Av D. Pedro I, foram obedecidas pelos participantes do concurso. O Monumento proposto por Ettore Ximenez atendia, com precisão, às diretrizes de enquadramento estabelecidas no edital.

Descrivendo-se a situação de implantação atual dos monumentos, do Ipiranga e da Independência, observamos que a cota da praça, na qual o monumento está assentado, está 33,70m abaixo da cota de implantação do edifício do Museu.³ A cota do platô de instalação do Museu é de 771,20m e a cota da praça do Monumento à Independência é de 737,50m. A altura do monumento escultórico atinge 24 metros, portanto a linha de maior altura do conjunto *Marcha Triunfal da Nação Brasileira*, conjunto em bronze que coroa a obra, está 10 metros abaixo da cota de início da escadaria que acessa o Museu, a partir da praça frontal de onde se acessa a entrada principal. Deste modo, o monumento escultórico, numa linha de perspectiva definida a partir do olhar de um observador que se posicionasse sobre o eixo da avenida D. Pedro I, numa distância de 500m de distância em relação à obra, constataria que o conjunto escultórico não criaria qualquer sobreposição ou anteparo à obra arquitetônica, mantendo-se com presteza a cortina configurada do volume arquitetônico do Museu.

A distância entre o corpo principal da obra escultórica e do edifício do Museu é de 640m, conforme foi especificado no edital do concurso, definindo um grande espaço longitudinal, marcado pelo “jardim francês”, de 1909, instalado sobre a cota média de 758m, posicionado a 13 metros abaixo do platô de assentamento do edifício do Museu. Na parte central do jardim, envolvida pelas linhas dos *parterre*, apresenta-se uma queda d’água escalonada que termina num espelho com chafarizes. Atravessando-se a rua dos Patriotas, comparece uma praça circular da qual se acessa num percurso descendente através de uma alameda de palmeiras imperiais, a praça do Monumento à Independência.

Traçando-se uma linha sobreposta ao eixo monumental definido pelo centro geométrico do monumento escultórico, prolongamento da linha que estabelece uma ortogonalidade com a fachada principal do edifício do Museu, coincidindo com o eixo da Av D. Pedro I, constatamos que o Monumento à Independência dista 70 m em relação ao riacho do Ipiranga.

A importância do patrimônio paisagístico composto pelo Monumento à Independência e o Monumento do Ipiranga, o atual Museu Paulista da Universidade de São Paulo, os jardins envoltórios, entre os quais se destaca o jardim geometrizado de Arsênio Puttemans e a Casa do Grito, merecerá um aprofundamento maior no desenvolvimento da pesquisa. As aferições descritivas e de constatação, bem como, as primeiras correlações entre os documentos históricos consultados, descortinam a possibilidade de aplicar uma metodologia que tangencie as questões espaciais e da história e da arte.

³ Dados topográficos com base em levante. Aerofotogramétrico. GEGRAN, 1972.