

MODELOS URBANÍSTICOS MODERNOS E PARQUES URBANOS:
AS RELAÇÕES ENTRE URBANISMO E PAISAGISMO EM SÃO PAULO NA
PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

FABIANO LEMES DE OLIVEIRA

TESE DE DOUTORADO

ORIENTADOR:

PROF. DR. JOSEP MARIA MONTANER

DOCTORADO EN TEORÍA E HISTORIA DE LA ARQUITECTURA
DEPARTAMENTO DE COMPOSICIÓN ARQUITECTÓNICA
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA - UPC

Março
2008

CAPÍTULO 2

CIDADE E PAISAGEM EM SÃO PAULO NAS DUAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

La ciudad se sitúa en la confluencia de la naturaleza y del artificio. Congregación de animales que encierran su historia biológica en sus límites y que al mismo tiempo la modelan con todas sus intenciones de seres pensantes, la ciudad, por su génesis y por su forma, depende simultáneamente de la procreación biológica, de la evolución orgánica y de la creación estética. Es a la vez objeto de naturaleza y sujeto de cultura; es individuo y grupo, es vivida e imaginada: la cosa humana por excelencia.

LÉVI-STRAUSS. 1988, p.125.



fig 1 - Planta da Cidade de São Paulo, 1877.

Fonte: IDOETA. 2004.

No sentido de desenredar os processos que levaram a definições da idéia de parque público em São Paulo, identificaremos a multiplicidade de funções e intenções que se mesclam nas formações desses espaços, em que são notórias as transformações ao longo do tempo e as constantes revisões programáticas, de desenho e de visões de cidade que se apresentam.

Defendemos que é justamente com a fundação do urbanismo como disciplina em São Paulo que aparece a idéia moderna de parque urbano na cidade. Os novos olhares transformadores para a cidade e a paisagem, a vontade de construção de uma nova urbe a partir da ciência urbanística que se difundia internacionalmente, traz a percepção da necessidade da criação de parques. Se até o seu aparecimento dentro do urbanismo se vinculavam quase que unicamente às vontades de embelezamento urbano, de criação de espaços salubres e aptos para os passeios das elites; é nos primeiros planos para a cidade que os parques e sistemas de parques passam a ser considerados como elementos chave do planejamento da cidade e de conexão do tecido urbano. O embelezamento, saneamento e oferecimento de áreas verdes para o deleite persistem como interesses, mas se percebe uma mudança clara de postura em direção ao entendimento do parque como instrumento de construção da nova cidade almejada e onde se passa a pensar em novos públicos e usos, como sejam a classe trabalhadora e o esporte e recreio ativo.

Assim, demonstraremos como o urbanismo compreensivo do *Städtebau* da Europa continental, do *Town Planning* britânico e as assertivas de Hénard foram as referências iniciais determinantes tanto para a constituição do urbanismo na cidade, como para a idéia de parque moderno. Desde logo não negamos outras influências, como de certo as houve, em especial das cidades estadunidenses a respeito do papel do parque em sua configuração, fato ao qual aludiremos ao longo do texto quando sua importância para a compreensão do caso paulistano se fizer premente.

É, portanto, desse período que trataremos neste capítulo, a partir dos pressupostos mencionados, buscando identificar as relações entre o pensamento urbanístico e as concepções de parques inseridas nestas reflexões. Focamo-nos, portanto, nos projetos inseridos nos planos ou nas idéias aí discutidas. Não percorreremos, assim, a história de todas as áreas verdes da cidade, ainda que determinados casos, pela sua importância geral, sejam tratados. Inicialmente nos centraremos nas propostas para a área central e suas várzeas, focando-nos logo nas reflexões acerca da criação de parques ao longo do rio Tietê e ao final discutimos o papel de Barry Parker nos debates urbanísticos de então através da análise de seus projetos de bairros-jardim e estudos para o Parque Paulista e para o estabelecimento de um anel de parques ao redor da cidade.

2.1 SÃO PAULO, CRESCIMENTO E PRIMEIROS PLANOS

São Paulo até o último quarto do século XIX apresentava-se como pequeno núcleo urbano resumido basicamente à ocupação das áreas altas entre dois rios: o Tamanduateí e o Anhangabaú. (fig 1) Fundada em uma colina e circundada pelas muralhas e várzeas, o núcleo jesuítico foi proposto a partir das referências trazidas pelos colonizadores, que tentaram aliar as novas construções às proteções naturais para garantir a segurança e salubridade do assentamento. Morfologicamente, portanto, em seus primeiros decênios, assemelhava-se a formas de ocupação do território próximas a das cidades lusas e de outras na Europa, no que tangia à situação em acrópole, à posição geográfica, à forma do povoado e à localização das atividades. Centrada entre essas planícies fluviais e com visibilidade ampla sobre o território para além dos dois vales, a cidade se desenvolve, a partir da fundação em 1554, ao redor do Colégio dos Jesuítas em considerável posição estratégica. Tratava-se de um assentamento com fins religiosos e escolares que, em 1560, passa à condição de vila, com a incorporação dos povoados vizinhos, alcançando então status político-administrativo.¹ Com a nova condição, as preocupações com a segurança se incrementam e, em termos militares, a implantação a favorecia tanto pela altura em relação às vias de acesso, como pelas inundações constantes das várzeas circunvizinhas, sendo também citada a presença de muralhas ao redor no núcleo central.²

Ainda que seja difícil definir com exatidão os contornos paulistanos no período colonial, o núcleo central se definiu morfologicamente pelos caminhos do Sertão, da Volta Grande e o caminho Velho do Mar, cujas confluências marcavam as principais portas do núcleo urbano. (fig 2) Cada caminho estava intimamente relacionado às travessias dos rios (Tietê, Anhangabaú e Tamanduateí) e costuravam o povoado ao território, sendo as principais formas de acesso e contato da cidade alta com as várzeas fluviais.

Acastelada na colina e circunvalada por esses elementos geográficos, a vila se relacionava de modo bastante particular com os seus rios: por um lado estes dificultavam a ocupação urbana das áreas lindeiras, por outro fertilizavam os terrenos agrícolas, forneciam alimentos, proteção e transporte.³ (fig 3) A ocupação das várzeas foi evitada sistematicamente em função da precariedade de defesa contra os ataques indígenas, pelas dificuldades de ocupação e problemas de salubridade em função das constantes inundações. Essa forma de implantação dos assentamentos persiste até o final do século XIX, quando o núcleo antigo da cidade começa a demonstrar sinais de adensamento excessivo, fato que coincide com a expansão da ocupação urbana periférica e com a criação de novos bairros residenciais e industriais. Desta maneira, à

medida que a necessidade de proteção militar diminuía e que o centro antigo transbordava em suas atividades, as áreas inundáveis próximas passaram a ser ocupadas pelos bairros operários, em especial nas baixadas do Tietê e do Tamanduateí, conforme publicou Caio Prado Júnior.⁴

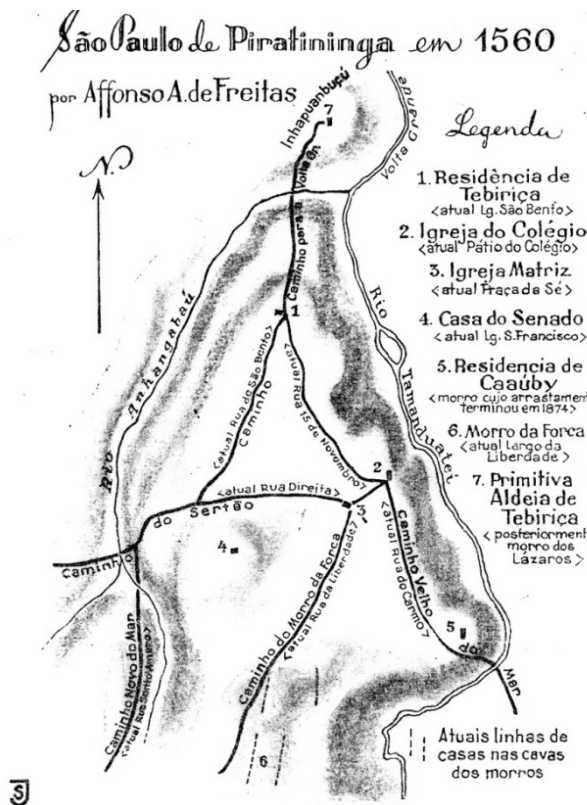
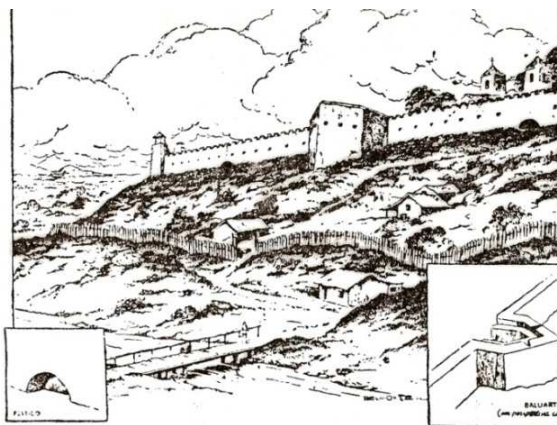


fig 2 - Esquema de São Paulo em 1560.
Nota-se a ocupação da colina definida pela presença dos caminhos principais de entrada e saída da cidade.
Fonte: AZEVEDO. 1958, p.14.

fig 3 - Perspectiva ilustrando a possível disposição das muralhas em São Paulo.
Fonte: AZEVEDO. 1958, p.14.



O conjunto de mapas do período imperial mostra-nos como esse crescimento foi lento até o final do século XIX. Da confrontação das plantas antigas da cidade, verifica-se que em 1810 o núcleo urbano se concentrava na área entre o Colégio dos Jesuítas e os conventos de São Bento, São Francisco e Carmo, e do outro lado do Anhangabaú encontravam-se chácaras e algumas construções às margens das estradas. (fig 4) Analisando a “Carta da Capital de São Paulo”, de 1842, (fig 5) não se nota um crescimento expressivo, mas sim como a topografia é fator determinante na ocupação do território. Nela representam-se as colinas em ambos os lados do rio Anhangabaú e, ao redor, as áreas de várzea claramente demarcadas com a presença de vegetação.



fig 4 - Planta de São Paulo realizada por Rufino José Felizardo e Costa, 1810.
Fonte: IDOETA. 2004.

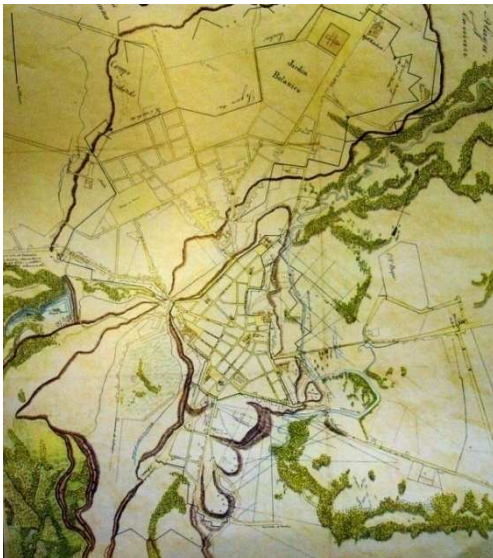


fig 5 - Carta da Capital de São Paulo, 1842.
Fonte: IDOETA. 2004.

Para além dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, se constituía um cinturão de chácaras que marcava a paisagem paulistana dos arredores. Com função residencial e agrícola, estas propriedades circundavam o espaço urbano e a partir do século XVIII (e maiormente após a proclamação da República), seriam loteadas, conformando as novas áreas de expansão urbana.⁵

A possibilidade de investimento imobiliário, desde a instituição da propriedade privada da terra no Brasil, com a promulgação da Lei de Terras de 1850, e, portanto, do enriquecimento pela especulação imobiliária, já colaborara para a expansão dos loteamentos, que se incrementa enormemente no período mencionado. Deve-se ter claro que o crescimento da cidade se deu a partir de eventos conjugados, sendo eles em grande medida atrelados à expansão cafeeira pós 1880 e à riqueza proporcionada com as exportações do produto. É de salientar-se que a chegada de grandes levas de imigrantes e a implantação das estradas de ferro corroboraram com o cenário de crescimento populacional, urbano e econômico. A aristocracia enriquecida com o café afluía para a cidade, atraída pelas novas possibilidades

comerciais, às quais logo se somou o desenvolvimento industrial. Destacamos que a consolidação da propriedade legal dos grandes latifundiários, a impossibilidade de que os pobres acessem à propriedade da terra, bem como a ausência de atividades terciárias significativas, levam a uma situação de manutenção do poderio econômico e de dominação das elites agrárias quando do seu fluxo para a cidade.⁶

Em relação ao aumento populacional verifica-se que a vila de feição colonial alcançou a metade do Oitocentos com uma população pequena de pouco mais de 10.000 habitantes. É fato que o crescimento do número de habitantes já havia sido importante de 1872 a 1890, quando passa de

pouco mais de 30.000 para mais de 60.000 moradores, tornando-se, contudo, realmente exorbitante na passagem para o século XX, alcançando a cifra de 240.000 habitantes em 1900 e logo 580.000, em 1920.⁷ Comenta, Aroldo de Azevedo, que é nesse período que teve lugar a “segunda fundação da cidade”, parafraseando Simões de Paula, em função da reconstrução da mesma sobre si com novos materiais (tijolo em vez de taipa), de seu crescimento e estabelecimento de um novo núcleo das elites.⁸

A expansão urbana de São Paulo de então se deu de forma irregular a partir, portanto, do loteamento descontínuo das chácaras (fig 6) e sítios periféricos ao centro citadino a partir da iniciativa de particulares.⁹ As elites mantiveram-se nas partes elevadas da cidade, movendo-se em direção à zona a oeste e sudoeste do Vale do Anhangabaú, como se nota na ocupação de Santa Efigênia, do Campos Elíseos,



fig 6 - Exemplo de chácara e seus jardins.

Fonte: BARTALINI, p.22.

(fig 7) a partir de 1879, do Higienópolis e da região da atual Avenida Paulista, em 1891. (fig 8) Estes bairros se construíram a partir de traçados regulares, nitidamente contrastantes com o do núcleo histórico. Não se pode deixar de render contas à importância que tiveram neste processo de crescimento a ampliação das linhas de bonde e a abertura e alargamento de vias, que permitiram e facilitaram a ocupação de áreas periféricas ou vizinhas ao centro, corroborando com o processo de expansão urbana difusa que se vinha dando com a aparição de bairros afastados do centro histórico, como é o caso da criação de Santo Amaro e outros tantos.

Por sua vez, a implantação das indústrias e os bairros proletários se fez em grande parte seguindo os traçados das linhas férreas, (fig 9) desenrolando-se ao longo delas, nas partes baixas e também próximas às estações e nas saídas da cidade. Deste modo, além da sua importância econômica, a ferrovia atuou como um dos principais indutores do crescimento de São Paulo. Sua implantação debilitou a importância das antigas estradas, reorganizando e polarizando áreas da cidade a partir de seus traçados, que não coincidiam com os caminhos dos primeiros tempos da colonização¹⁰. Nesse período, por um lado a riqueza proporcionada pelo café, por parte da elite, e por outro a presença da estrada de ferro e das indústrias, por parte da população operária, impulsionaram o crescimento da cidade em distintos vetores e de forma fracionada.



fig 7 - Planta da Cidade de São Paulo, 1868.
 Já nesse mapa a ferrovia aparece tocando o Jardim Público e cruzando o caminho da Luz e o eixo do Vale do Anhangabaú.
 Fonte: IDOETA. 2004.

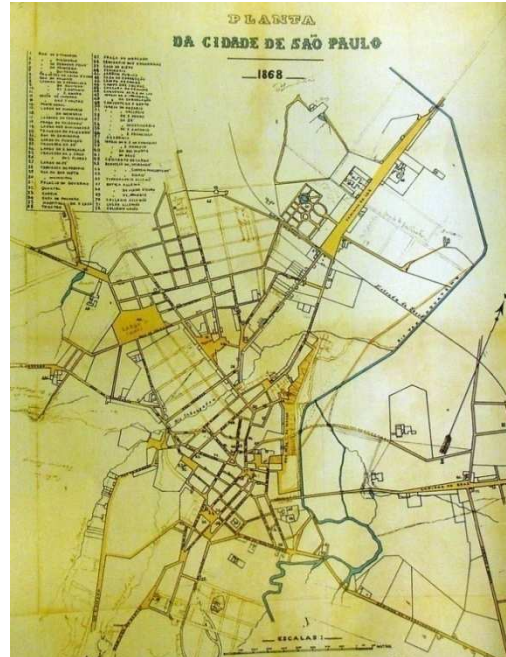


fig 8 – Planta da capital do Estado de São Paulo e seus arredores, 1890.
 Verificam-se os bairros de Santa Ifigênia e Campos Elíseos, com traçado regular, do outro lado do Vale do Anhangabaú.
 Fonte: IDOETA. 2004.

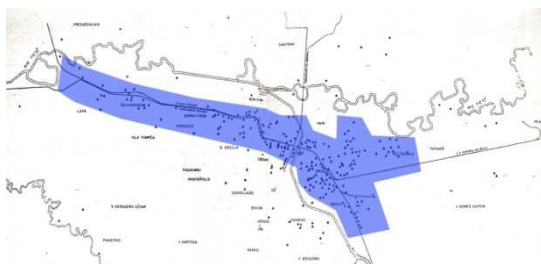


fig 9 - Posição das linhas férreas e ocupação industrial.
 Veja-se ao norte o rio Tietê e ao centro, na vertical, o rio Tamanduaí. É interessante notar como essa concentração se dá efetivamente ao longo da São Paulo Railway e especialmente na junção desta com a Estrada de Ferro Central do Brasil, nos bairros do Brás, Mooca e também Belenzinho.
 Fonte: AZEVEDO. 1958.

Um dos mais destacados loteamentos do período foi o que implementou a Avenida Paulista. Foi empreendido por Joaquim Eugênio de Lima, na Chácara Bela Cintra, e, seguindo o modelo dos outros novos bairros das elites, a quadrícula também aparece como elemento dominante. À abertura do bairro, acompanhou-se a criação da Avenida Paulista, implantada no espigão divisor de águas do Pinheiros e do Tietê como um bulevar; bem como a construção de um jardim de uso coletivo, projetado por Paul Villon, em 1892.¹¹ Neste exemplo, aparecem, portanto, articulados à habitação, tanto um passeio, como uma área ajardinada comum, ambos elementos presentes nas intervenções urbanas das principais cidades capitais européias naquele então. Em relação ao bulevar, se busca uma modernidade atenta, em especial, neste caso, às intervenções Haussmannianas em Paris; e o jardim público aparece como uma *square*, no seio da urbanização. De acordo com Giedion, a *square* se configurou como tipologia de local ajardinado na

Inglaterra, sendo uma área verde circundada por uma via pública que dava acesso às casas do entorno e cujo ingresso fosse restrito aos vizinhos. (fig 13-14) A proposta para a área da Avenida Paulista reflete um interesse por esse modelo. A produção de moradia para as altas classes em entorno verde, incluindo a *square*, o bulevar e as amplas áreas destinadas a jardins privados, atenderia tanto a critérios sanitários e estéticos, como se construía como símbolo de distinção e de modernidade urbana. No caso paulistano, há que recordar que não se tratava de uma nova burguesia que substituía a aristocracia e também requeria, como afirmaram Giedion e também Paolo Sica¹² para o caso inglês, uma aproximação das suas moradias ao verde. Em geral, é a mesma aristocracia rural que se transfere para a cidade que busca manter o contato com as áreas verdes. Assim, a presença do verde por um lado remete para a vontade de que ao saírem do campo e irem à cidade este contato não se perdesse, como também deve ser considerado a partir de uma chave radicalmente distinta, como signos de status e de modernidade urbana, o que foi percebido por especuladores e loteadores do momento. Nesta nova construção simbólica e cultural o jardim (fig 10), a *square* e o bulevar adquirem um papel crucial. Em relação ao primeiro, não se tratava de uma recuperação urbana do quintal das casas-grandes, mas sim de uma outro *constructo*: o jardim urbano ornamental, que se consolidava como insígnia de atualidade cultural e de riqueza. Seguindo os exemplos europeus, passear na área verde projetada por Villon, como na Avenida Paulista, (fig 11) significava, para além da realização do ócio contemplativo e do descanso em área verde, a possibilidade de exibição pessoal e de tomar parte nos encontros e nas novas práticas sociais das elites. (fig 12) Não é menos certo afirmar que tal relação entre a permanência da vontade de contato com o verde e sua nova simbologia moderna estará na base do sucesso dos bairros-jardins que se construirão na cidade a partir do final da década de 10.

Nesse momento, portanto, se caracteriza uma demarcação clara de usos e diferenciações econômicas no tecido da cidade, concentrando-se os bairros residenciais de alto padrão nas partes altas, no entorno da área central e na região da Avenida Paulista; e a população de baixa renda nas proximidades das baixadas, ao longo das linhas férreas na proximidade das indústrias, tendo especial concentração na zona leste.



fig 10 - Jardim privado na Avenida Paulista.
Fonte: PAULISTÂNIA. 1954.

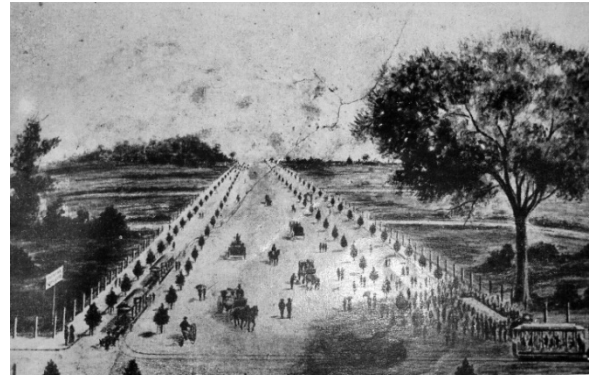


fig 11 - Perspectiva da Avenida Paulista realizada por Jules Martin, em 1891.
Fonte: PAULISTÂNIA. 1954, p.19.



fig 12 - Vista da Avenida Paulista no começo do século XX.
Chamamos a atenção para os palacetes e seus jardins, bem como para a extensiva arborização da avenida.
Fonte: PAULISTÂNIA. 1954, p.20.

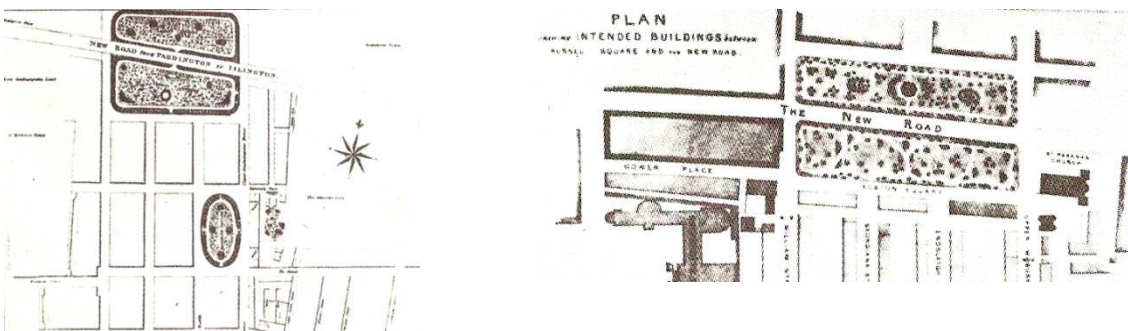


fig 13 – 14 - Plano para a área de Bloomsbury, de Burton e Cubitt.
Na cidade de Londres, as *squares* foram fundamentais para o planejamento urbanístico, especificamente no período de 1775 a 1850, sendo importante destacar os trabalhos de James Burton e Thomas Cubitt na área de Bloomsbury, com as aberturas da Russel Square e da New Road, além de outras como a Gordon Square e Endsleigh Place em que se articulam moradia, áreas verdes e aberturas de vias.
Fonte: SICA. 1980, p.102.

Em suma, é sem dúvida no último quartel do século XIX que a cidade ratifica seu crescimento expandindo-se para além das várzeas e em que se iniciam reflexões, por parte das elites, centradas sobre seu espaço urbano, sobre como organizar e modificar a então cidade

provinciana em uma urbe que tornasse visível sua prosperidade econômica. É, com isso, já no governo de João Teodoro Xavier, entre 1872 e 1875, que aparecem as primeiras intervenções - incrementadas na administração de Antonio da Silva Prado, de 1889 a 1911 - em que embelezamento, saneamento e modernidade se buscam nas construções ideológicas para a apresentação de uma nova imagem urbana.¹³ Dentre essas intervenções, mencionamos: a arborização de vias, a criação da Praça do Patriarca, a ampliação do Largo da Sé e do Largo do Rosário (Praça Antonio Prado), remodelação do Largo do Arouche e do Largo do Paissandu, a abertura do Parque Antártica, os jardins do Museu Paulista, a arborização da Praça da República e a remodelação do Jardim Público. Conquanto se avançasse na provisão de áreas verdes para a cidade, a idéia de parque público moderno não se colocava ainda nas proposições dos poderes municipais e estaduais.

A própria remodelação deste último demonstra claramente que não havia sido feita com a intenção de transformá-lo em um parque urbano público. Vale destacar que é a primeira área verde formalmente criada, remetendo-se ainda aos primeiros anos do período monárquico. Saint-Hilaire, em seu livro *Viagem à Província de São Paulo*, comenta que:

quando estive em São Paulo, a cidade ressentia-se da falta de um Passeio Público. A administração provincial acabou por sentir que um logradouro dessa espécie é indispensável aos habitantes da cidade, para que os mesmo possam, por vezes, respirar um ar mais puro do que o dos seus mercados e suas ruas, entregar-se a diversões salutares, e para que não percam completamente o gosto pelos prazeres puros; por esse motivo, a administração criou, em 1825, um logradouro que denominou *Passeio Público* ou *Jardim Botânico*.¹⁴

O Jardim Botânico foi inaugurado em 1825 como centro de investigação científica, transformando-se em um Jardim Público em 1838. A implantação desse espaço se faz, portanto, mais de 40 anos depois da criação do Passeio Público do Rio de Janeiro e, do mesmo modo, passa a ser usado como local para o encontro das elites e para práticas sociais similares, ainda que de maneira menos intensa.¹⁵ Entende-se a queixa de Saint-Hilaire, já que de fato não havia ainda em São Paulo esta tipologia de área verde o que explicitava, a seu ver, o provincianismo da cidade. Certamente, a recreação ao ar livre não se fazia em locais diretamente estabelecidos para esse fim, senão tinham lugar nos descampados, nas várzeas e nos próprios rios, usados para o banho recreativo ou para a prática da natação.¹⁶ Logo, com as atuações de Xavier e Prado, aumentam-se os espaços arborizados, ainda que, como já explicitado, não repercutisse nos hábitos de recreação e de uso de áreas abertas da grande maioria da população. Ainda até o final do século XIX, as principais áreas verdes de porte eram os já mencionados Jardim da Luz e

Parque Villon, e logo se incluíram o Horto do Museu do Ipiranga e o Parque e Horto da Serra da Cantareira. Os dois últimos possuíam um claro caráter científico, como anteriormente o contemplara o Jardim Público, embora na Cantareira já aparecessem espaços para a recreação ativa dos visitantes. As ações do poder público para o provimento de áreas verdes e recreação no período, que se por um lado foram importantes, por outro se viram limitadas e circunscritas a remodelações localizadas.

Assim, apesar de que essas atuações tratassem de posturas concretas de dotar de verde a cidade, se limitaram em grande parte ao centro e às partes elevadas. Da mesma forma, as áreas de várzeas não se viram objeto de interesses claros de transformações pensadas em intervenções de conjunto, mas de obras restritas às chaves do saneamento, arborização e embelezamento. A idéia de parque moderno - pensado como elemento estruturador do planejamento da cidade e com a nítida intenção de que fossem usados por toda a população, para o deleite, passeio e recreação ativa - não estava ainda colocada.

2.1.1 AS PRIMEIRAS PROPOSTAS PARA A ÁREA CENTRAL



fig 15 - Planta Geral da Capital de São Paulo.
 Veja-se em azul a delimitação da área central da cidade.
 Fonte: IDOETA. 2004.

A área central da cidade, em função da concentração das classes abastadas e da estrutura urbana congestionada, recorrentemente foi o objeto preferencial de estudos, ainda que não de modo isolado. Também o crescimento dos bairros proletários e os loteamentos das chácaras apareciam nessas reflexões. O então Intendente de Obras Pedro Gomes Cardim, em atenção às dificuldades de tráfego no centro, propõe em 1897, ao prefeito da cidade, a abertura da “Primeira Circular”. (fig 15) Esta avenida se implementaria a 2.400 m da Praça da sé, em direção ao Campos Elíseos e Santa Cecília, ou seja, ampliando a área central em direção à Praça da República.¹⁷ Essa solução é uma das primeiras propostas urbanísticas conhecidas do período e é o principal antecedente dos anéis perimetrais que aparecerão nas propostas posteriores de Victor da Silva Freire, Ulhôa Cintra e logo de Prestes Maia, resistindo ao tempo como parte da solução da circulação viária. Neste momento inicial ainda não se pensa em articulá-la com um sistema de áreas verdes, fato que ocorrerá com a sucessão dos estudos sobre o centro e o conjunto da cidade.

Como um dos principais trabalhos de princípios do século XX, o livro *Os Melhoramentos de São Paulo*, de 1907, de Augusto Carlos da Silva Telles apresenta uma proposta para a área central, em que se atém especificamente ao Vale do Anhangabaú. Silva Telles era advogado e terminou seus estudos de engenharia civil e mecânica em 1878, na seqüência foi professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e vereador de 1905 a 1911. Simões Jr. aponta para o fato de que o engenheiro insistia sobre a necessidade de se pensar um projeto urbanístico global para a cidade já em suas primeiras atuações na política.¹⁸ Essa idéia de pensá-la como um todo estará presente na perspectiva da grande maioria dos profissionais envolvidos com a construção da disciplina urbanística em São Paulo, ainda que se verifiquem soluções ora maiormente centradas em áreas específicas ora enfrentadas a partir de posturas iniciais ainda não completamente abrangentes.

Em 1906, ano de inauguração do Viaduto Santa Efigênia, Silva Telles discursa sobre a importância do controle da expansão citadina e já nesse momento atuou criticamente contra a especulação imobiliária advinda da abertura de ruas, especialmente nas chácaras suburbanas, para benefícios de poucos interessados e não pensadas em função de avaliações das necessidades de expansão da cidade. Nessa publicação, focou-se basicamente em dois aspectos: em primeiro lugar, atentou para a necessidade de que se estabelecessem parâmetros para regular o crescimento urbano e, em segundo lugar, se ateve ao tecido já consolidado, com especial atenção para a área central, propondo uma avenida no Vale do Anhangabaú. Este é visto como

espaço de importância vital para alterar a imagem da cidade no processo de crescimento já exacerbado pelo qual passava. Comenta, sobre sua proposta, que:

Não representaria esse melhoramento tão somente dotar o centro da cidade de uma rua ampla, que aliviará consideravelmente a movimentação central, trazendo conforto à população; esta simples consideração tornaria imprescindível a transformação desta viela acanhada, sombria e mal habitada em uma avenida que estará fadada a ser a mais bela rua da capital.¹⁹

Assim, a construção desta avenida não se fazia apenas com os olhos na descongestão do centro, mas também como instrumento capaz de dotá-lo, e com isso a cidade, de ares modernos, de uma imagem que fosse compatível com as transformações sócio-econômicas pelas quais passava. Com olhos para o sucesso da Avenida Paulista, o bulevar do Anhangabaú aspirava qualificar essa várzea, até então afastada da vida urbana.

Pouco tempo depois, após refazer seu estudo, o apresenta à Câmara Municipal. Essa nova proposta abrange uma área maior e a idéia de uma avenida única se altera para a utilização de um par de ruas paralelas implantadas em seu lugar. Em ambas as soluções, o Vale do Anhangabaú, antes pouco valorizado pela população, passa de negligenciado a se tornar o coração da cidade. O bulevar central proposto, portanto, adquiriria status de principal espaço público da cidade.

A Diretoria de Obras da Prefeitura Municipal desenvolveu a proposta e, em função da falta de verbas, o poder municipal solicita complementação financeira ao Governo do Estado. Este, por sua vez, demanda ao engenheiro Samuel das Neves a execução de um novo estudo, o que gera uma importante disputa que só se resolveria com a contratação do urbanista francês Joseph Bouvard para apresentar um parecer sobre o caso. A *Revista de Engenharia*, a principal publicação profissional para engenheiros-arquitetos do período na capital paulistana, apresenta em 1911 as principais propostas de intervenção urbanística na cidade, sendo elas: o projeto conhecido como “Alexandre Albuquerque”; o de Samuel das Neves, da Secretaria da Agricultura; o de Victor da Silva Freire e Eugenio Guilhem, da Diretoria de Obras Municipais; e o Plano Bouvard, como veremos na seqüência.

2.1.2 A BELLE ÉPOQUE URBANÍSTICA: O PROJETO DE AVENIDAS DE ALEXANDRE ALBUQUERQUE

Ao mesmo tempo, portanto, em que se desenvolviam os trabalhos da Diretoria de Obras, outro projeto de remodelação da cidade foi proposto à Câmara Municipal e ao Poder Legislativo do

Estado em novembro de 1910. Realizado por um grupo de particulares, encabeçado pelo engenheiro-arquiteto Alexandre Albuquerque, os onze signatários pedem licença para a construção de três grandes avenidas exigindo uma série de benefícios ao poder público, em contrapartida.²⁰ (fig 16-17) Os nítidos interesses especulativos da proposta se evidenciam não somente pela vontade de criação de bulevares e a conseqüente valorização dos terrenos lindeiros, aproveitando-se da fervente expansão urbana; mas também se refletem pela verificação dos nomes dos interessados, na maioria grandes proprietários e investidores. Dentre eles pode-se mencionar Horácio Belfort Sabino, o Conde Prates e Plínio da Silva Prado, que nas primeiras décadas do século XX construíram vários edifícios de apartamentos na cidade, além de Ramos de Azevedo,²¹ proprietário de um dos maiores escritórios de arquitetura e engenharia de São Paulo.

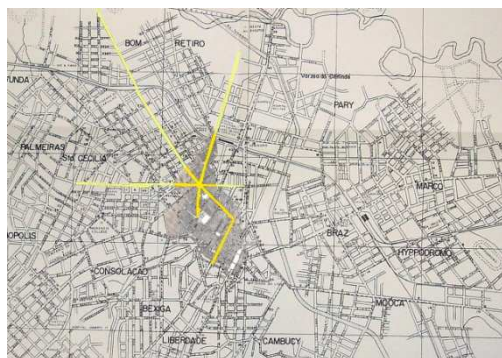
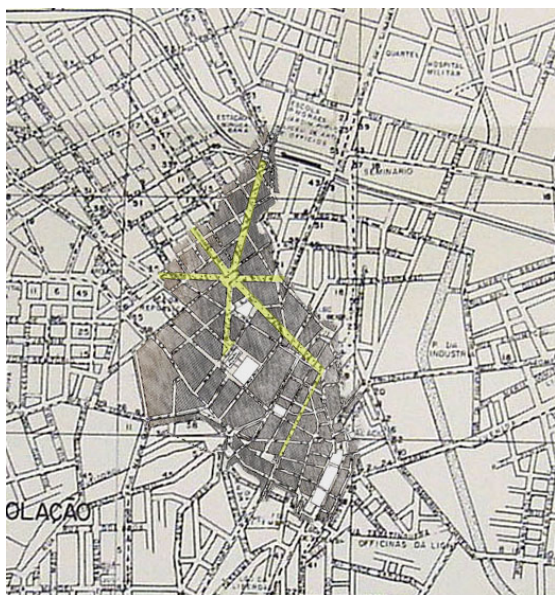


fig 16 - 17 – Montagem do Projeto Alexandre Albuquerque sobre mapa de São Paulo.
Fonte: Fotomontagem do autor.

Alexandre de Albuquerque era engenheiro-arquiteto formado pela Escola Politécnica, em 1905, e logo se transforma em professor da mesma instituição. Neste estudo propõe uma avenida que partiria da Praça Antônio Prado, em direção à Chácara do Carvalho, podendo alcançar os arrabaldes do Bom Retiro e da Freguesia do Ó, do outro lado do Rio Tietê. A segunda partiria das proximidades do Teatro Municipal em direção à Estação da Luz e poderia se prolongar indefinidamente. A última começaria no Largo de Santa Efigênia, passando pelo Largo do Arouche em direção ao Higienópolis e no cruzamento das três avenidas se previu uma praça. Faz-se referência explícita aos “*bulevares de Paris e outras cidades da Europa e América*”, mencionando ainda que “*na extremidade de uma das avenidas seria, de futuro, construído, para gozo público, vasto e grandioso parque e Jardim Botânico e Zoológico*”.²² Antes que

intervir no núcleo urbano já constituído, essa proposta se centra no bairro de Santa Efigênia, buscando definir outra área central, marcada pela praça situada na confluência das avenidas, valorizar o entorno e propor vias estruturais que pudessem estruturar o crescimento urbano.

Em atenção às grandes intervenções de Haussmann em Paris, sabe-se que se expandiram como modelo para outras cidades a partir não apenas de uma preocupação sanitária, de embelezamento urbano e de segurança militar, mas também com forte apelo especulativo. Nos processos de transferência, esse modelo inicial se transformou em função dos interesses, ideários daqueles que nele se referenciaram e condições de apropriação do sítio de acolhida, expandindo-se a partir do último quarto do século XIX. As estratégias de composição acadêmica primordialmente adotadas nos projetos em que está presente esse ideário se referiram, em grande medida, à confluência de criação de elementos ornamentais e monumentais conjugados a aberturas de grandes vias e de amplos traçados geométricos, tal como se deu em Milão, Nápoli, (fig 21) Munique e Madri. Também na América a exportação do exemplo parisiense se vê rebatida em propostas como as realizadas em Buenos Aires desde 1894, no Rio de Janeiro de Pereira Passos e no projeto de La Plata, dentre outros do princípio do século.

Este projeto para São Paulo, portanto, segue soluções advindas de um espraiamento do ideário academicista vigente, (fig 18) especialmente no que tange ao seu caráter especulativo e formal. Vale destacar ainda que o movimento *City Beautiful* estadunidense, herdeiro do desenvolvimento das teorias de Guadet, Cloquet e de outros professores da *École des Beaux-Arts* de Paris, teve forte impacto no cenário urbanístico latino-americano a partir da última década do Oitocentos, sobretudo com a Exposição Colombina realizada em Chicago, em 1893. Ali, como no plano de Harder para Nova Iorque (fig 20) ou em Filadélfia, com a criação da *Fairmount parkway*, (fig 19) verifica-se a revisão do difundido traçado em grelha e a constante vontade de monumentalização acadêmica, aliada à de redistribuição das circulações, à criação de diagonais, parques e *parkways*. Estes últimos elementos urbanos foram ali propostos tanto dentro da chave do higienismo positivista, como do embelezamento citadino e da economia urbana.

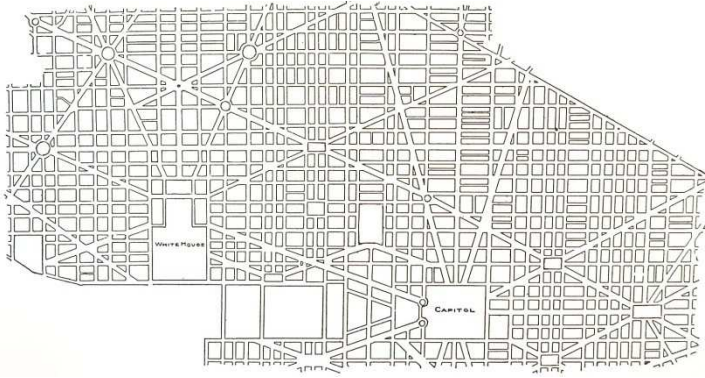


fig 18 - Planta de L'enfant para Washington, 1791.
Fonte : UNWIN. 1911, p.21.



fig 19 - Fairmount parkway.
Em 1907 Paul Cret realizou o projeto inicial desta parkway, que conectaria o Fairmount Park com o centro cívico da cidade. Logo, o arquiteto Jaques Gréber desenvolveria a proposta.
Fonte: UNWIN. 1911, p.95.

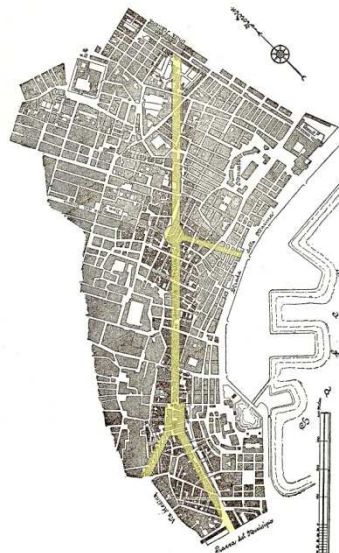
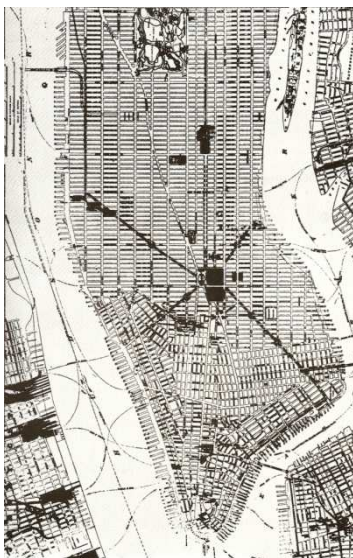


fig 20 - Plano de J. Harder para Nova Iorque. 1896.
Fonte: CIUCCI et al. p.85.

fig 21 - Abertura de vias em Nápoli.
Fonte: PICCINATO. 1993, p.98.
Marcação nossa.

Tanto do modelo inicial francês, como dos exemplos norte-americanos, a proposta para São Paulo não chega a apropriar-se de uma reflexão teórica sobre a idéia de projeto de conjunto e de incorporação efetiva do verde no planejamento citadino. Uma das avenidas se aproximaria do Anhangabaú e do centro, outra chegaria até a área do rio Tietê, há a menção a um grande parque público; entretanto as informações existentes sobre essa proposta não levam ao entendimento de que haja alcançado uma reflexão abrangente e interessada no problema da criação de áreas verdes e na sua articulação com as partes da cidade e com o viário. Pelo contrário, parece-nos que se atém a um interesse imediato de valorização territorial, a partir da apropriação de esquemas formais, distanciando-se, assim, da amplitude dos modelos internacionais mencionados.

O classicismo do traçado e os edifícios, que logo Ramos de Azevedo e outros personagens que assinaram o plano iriam promover, remetem, como discutimos, a uma filiação *Beaux-Arts* e em que se identificam similitudes com os postulados de Peter Behrens e Schinkel. Interessa mencionar que as valorizações do academicismo seguiram nesta década, considerada ainda como parte da *Belle Époque*, e se manifestou em inúmeros edifícios no cenário paulistano. Neste sentido, podemos afirmar que houve um conjunto de ensinamentos que estruturaram conceitos de modernidade vinculados à manutenção da tradição clássica, mesmo que renovada, e que serão importantes na formação de arquitetos do período, como os propugnados por Cret e Guadet. Importa recordar ainda que nas décadas subseqüentes, as disputas sobre modernidade e tradição e da diferenciação entre o arquiteto e o engenheiro se intensificam e marcam o enfrentamento de posições teóricas contrárias, ainda que muitas vezes houvessem partido de questões similares, como exemplificou claramente a obra de Christiano Stockler das Neves, como discutiremos no capítulo 3.

Em caminho inverso, cabe também mencionar que o próprio Albuquerque, apresenta uma renovada visão de arquitetura e, possivelmente do urbanismo, em artigo já de 1931, portanto apenas dois anos da acanhada passagem de Le Corbusier pela cidade. Sob o título *Arquitetura Moderna*, escreve que: “a técnica modifica e alarga os horizontes. Os povos, evoluindo, abandonam antigas praxes por outras mais modernas. Abandonam a ‘tradição’ e abraçam o ‘modernismo’.” O autor segue argumentando em favor da arquitetura moderna e a considera como etapa evolutiva do desenvolvimento da arquitetura ocidental. Um pouco mais adiante reforça a argumentação, concluído que:

A arquitetura atual, aquela verdadeiramente ‘moderna’ evidencia claramente a técnica e as condições sociais da época que estamos vivendo. As paredes heterogêneas, com predominância das linhas verticais; as grandes superfícies iluminantes; a diminuição do emprego de ornatos fictícios, com a simplicidade e sobriedade das linhas ornamentais; e, finalmente a cobertura em eirados, são os grandes traços fisionômicos da arquitetura de nossos dias.

Depois da Idade Média, depois da interrupção do vôo da arquitetura gótica em conseqüência da vitória do Renascimento, só agora a arquitetura caminha novamente para um outro triunfo da lógica.²³

É possível que já nesta data tenha alterado suas concepções em função das informações que chegavam através de artigos como o de Warchavchik e o de Rino Levi, ambos de 1925;²⁴ das revistas especializadas, da presença de personagens como Le Corbusier e do papel de professor que desempenhava na Escola Politécnica. Escreveu tanto sobre temas técnicos como a

importância higiênica da insolação, como acerca de arte e teoria da arquitetura. Vale lembrar que desde 1919 até 1925 era o catedrático das disciplinas “História da Arquitetura, Estética e Estilos I” e “II”, além de “Composição geral II” e no final dessa década publicou estudos sobre o Renascimento italiano, sobre a arquitetura colonial²⁵ e logo sobre a arquitetura moderna, defendendo-a pela chave da associação entre técnica e as novas questões sociais. Do que se verificou de seus textos, não se dedicou ao tema do parque urbano e do urbanismo, sendo de todos modos um importante personagem no cenário dos debates sobre modernidade, arte, técnica e profissão nas três primeiras décadas do século XX.

2.1.3 O PROJETO DE SAMUEL DAS NEVES

O governo do Estado, após contato do poder público municipal na solicitação de verba para a realização do Plano de Melhoramentos, encomenda por sua vez ao engenheiro Samuel das Neves que realizasse um estudo próprio. Em tempo bastante curto, desenvolve a proposta que, em grande medida também se atém basicamente ao centro da cidade, e parte das mesmas sugestões de Silva Telles que vinha desenvolvendo a Diretoria de Obras Municipais. (fig 22-23) As principais características que o identificam são: a construção de uma ponte pênsil conectando os dois lados do vale do Anhangabaú por sobre o Largo da Memória; a criação de uma via que saía do cruzamento das então Rua do Comércio com a Rua da Quitanda até o Largo de São Francisco²⁶; a criação do Viaduto Boa Vista, a realização de dois palacetes para o Conde Prates tocando a rua Libero Badaró e a proposição de uma “avenida-parque” no vale do Anhangabaú.

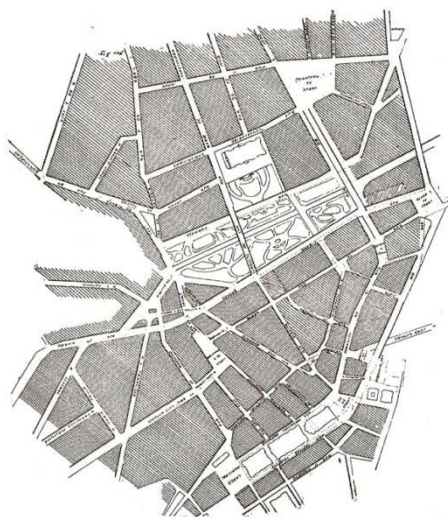


fig 22 - Projeto Freire-Guilhem.
Fonte: REVISTA DE ENGENHARIA. 1911.

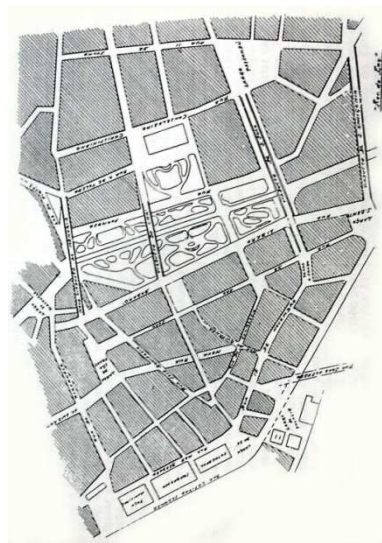


fig 23 - Projeto de Samuel das Neves.
Fonte: REVISTA DE ENGENHARIA. 1911.

Em perspectiva apresentada por Samuel das Neves vê-se a solução da avenida-parque proposta, que teria 60m de largura e se estenderia para o norte, até alcançar o rio Tietê, e para o sul até a avenida Paulista, passando pelos três viadutos – Santa Efigênia, Memória e Chá.²⁷ (fig 24)

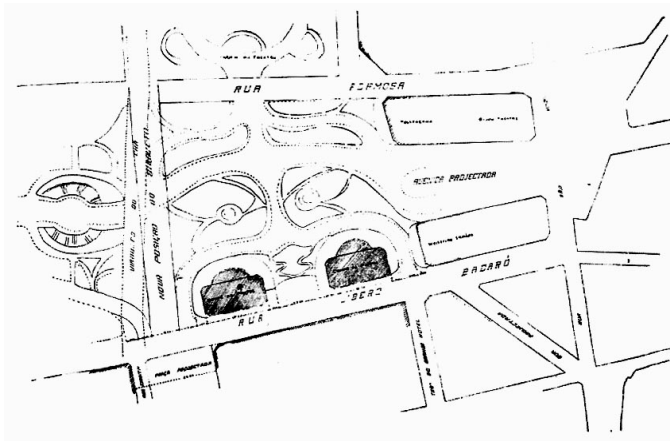


fig 24 - Projeto de Samuel das Neves para o Vale do Anhangabaú, onde se implantam os dois palacetes Prates. Fonte: SEGAWA. 2003, p.87

Curiosamente, não chama essa avenida de “boulevard”, mas sim de “avenida-parque”, o que faz com que mereça uma reflexão atenta no sentido de não sublevar o uso dos termos e sua vinculação ao objeto referenciado. Como indicou Foucault, o uso das palavras se atrelam a conceitos determinados e vale aqui inferir que, à parte da conhecida influência de Haussmann no trabalho de Samuel das Neves, a vontade de conectar a Avenida Paulista com a área do Tietê denota, além da criação de um grande eixo viário e de passeio das elites, a conexão de bairros de alta renda e de parques. Tal interesse aponta para a vontade de, não apenas abrir uma via moderna nesta área, mas também de estruturar um caminho verde que cruzasse a cidade de norte a sul, desde o rio Tietê, passando pelo Passeio Público, o Vale do Anhangabaú, até avenida paulista, que era de fato um bulevar com farta arborização, incluindo sua principal área verde, o Parque Villon. Não podemos deixar de notar, portanto, no projeto de Neves a associação da idéia estadunidense de *parkway*, já difundida internacionalmente, com as regulações compositivas acadêmicas conhecidas no Brasil a partir dos trabalhos de Haussmann e das experiências norte-americanas do *City Beautiful*. (fig 25-26)

Seu trabalho será duramente criticado por Freire, tanto conceitualmente, na medida em que contestava a criação de amplas vias retilíneas, como também pela supressão que a seu ver isso suporia de uma importante área verde que se pretendia no local. Escreveu o Diretor do D.O.M. que: “o projeto do governo faz desaparecer, com prejuízo do lado estético, um dos reservatórios de ar indispensáveis ao desenvolvimento da cidade” e conclui a crítica a essa

solução dizendo que “o que está em jogo é a própria vida da cidade”.²⁸ Veremos agora seus argumentos.

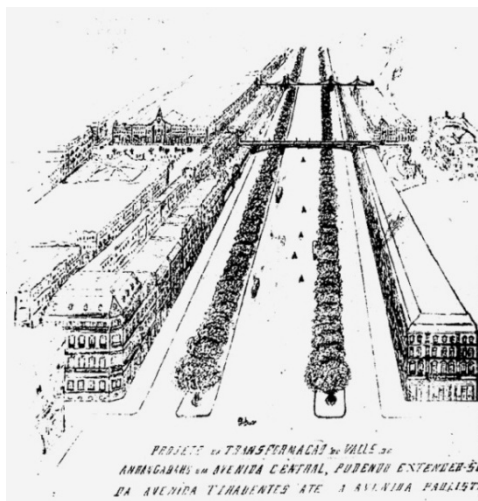
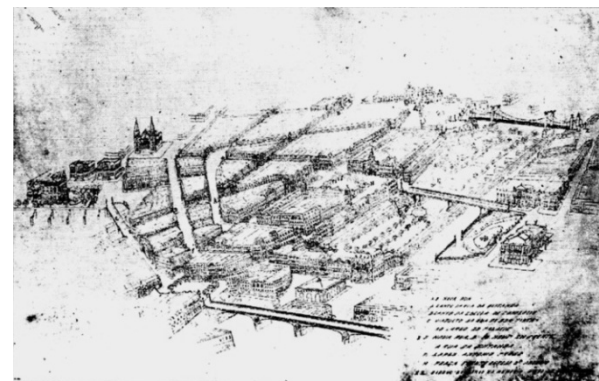


fig 25 - 26 - Avenida proposta por Samuel das Neves e perspectiva geral.



Fonte: SEGAWA, 2004.

2.2 O APARECIMENTO DA IDÉIA DE PARQUE URBANO MODERNO NA CIDADE DE SÃO PAULO

Seja no plano das grandes avenidas de Albuquerque, seja na proposta de Samuel das Neves, ainda que se resguardem as diferenças de aproximação, a idéia de parque urbano como elemento próprio da cidade moderna e construtora do seu tecido não aparece nestes termos. Ainda que no primeiro caso se mencione a conexão com um futuro parque no Tietê e no outro que se projete uma *Parkway* norte-sul; não chegam a apropriar-se das relações entre cidade e áreas verdes presentes tanto nos trabalhos em Paris de Napoleão III, como naqueles abarcáveis dentro do *City Beautiful* estadunidense. Resumem as referências a elementos tipológicos específicos, fragmentados do todo das concepções originárias, e, com isso, não se propõem como uma reflexão da cidade como objeto integral e não se atém ao papel do parque urbano para seu futuro imediato.

Será, por outro lado, com as reflexões germinadas no interior da Diretoria de Obras Municipais, com Freire, Guilhem e Cintra, que se buscará uma visão totalizadora para a cidade através da defesa de um plano de conjunto e se estabelecerão horizontes referenciais distintos para a construção do urbanismo em São Paulo. Se basicamente no contexto cultural do momento discutiam-se preceitos do sanitarismo, do embelezamento urbano e dos traçados acadêmicos, sobretudo Freire realizará uma campanha a favor de referências outras no sentido de dotar de embasamento científico os procedimentos de intervenção na cidade. Dessa forma, as correntes do *Städtebau* da Europa Continental e o *Town Planning* Britânico serão difundidas e será a

partir desse estudo que nasce a idéia de parque urbano moderno em São Paulo. A partir dessas reflexões, se defenderá a necessidade de se planejar a cidade como um todo, a partir de uma visão compreensiva da geografia, da história e dos condicionantes locais, e em que o parque urbano jogaria um papel preponderante. Passa a ser considerado como instrumento de projeto da cidade moderna, como forma de intervenção na conexão do tecido urbano e se reconhece a necessidade de que toda a população tivesse acesso a essas áreas, como veremos na seqüência.

2.2.1 O PLANO DE MELHORAMENTOS DE VICTOR DA SILVA FREIRE PARA SÃO PAULO: *STÄDTBAU, TOWN PLANNING* E ÁREAS VERDES

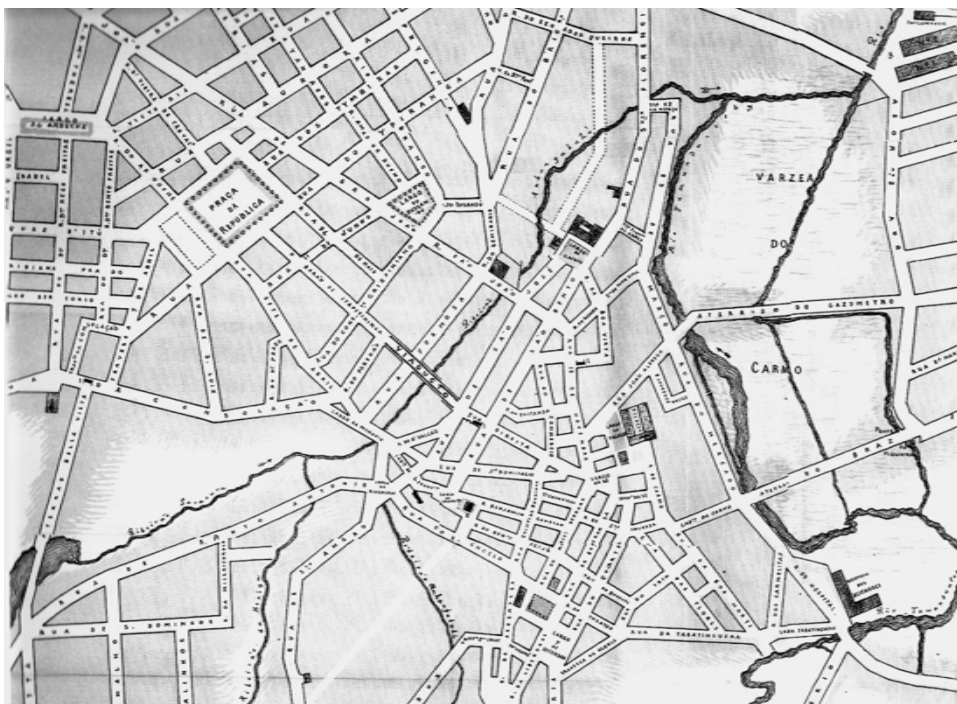


fig 27 - Detalhe do centro de São Paulo.
Fonte: SEGAWA. 2004 p.50.

A Diretoria de Obras Municipais, concebida com a intenção de estudar as necessidades de planejamento da cidade, se centra nos debates sobre os documentos realizados por Silva Telles e desenvolve a partir desta uma solução de conjunto para a cidade. Então sob direção de Vitor da Silva Freire, a D.O.M. apresenta uma proposta conhecida como “Freire-Guilhem”, aprovada em junho de 1910 e publicada na Revista Politécnica em 1911.

Freire nasce em Lisboa e se diploma pela Escola Politécnica da capital portuguesa, em 1888, e pela *École de Ponts et Chaussées de Paris*, em 1891, chegando a São Paulo em 1895. Dois anos depois já lecionava na Escola Politécnica e em 1899 foi empossado para dirigir a Seção de

Obras da prefeitura, que no ano seguinte passa a se chamar Diretoria de Obras Municipais, onde trabalhou até 1925.²⁹ De 1907 a 1910 desenvolve a proposta mencionada e, em 1911, após a publicação da contraproposta do governo estadual, defende seus estudos em conferência na Escola Politécnica, que logo se publicou na Revista Politécnica. Neste texto, além de criticar a solução desenvolvida por Samuel das Neves, defende seu próprio trabalho a partir de argumentações muito atuais para o momento.

Inicialmente, faz uma breve exposição sobre como as cidades européias passaram por momentos de crescimento populacional intensos em função da industrialização e do incremento do maquinismo no campo, citando textualmente exemplos na Grã-Bretanha, como o clássico caso de Manchester, e na Alemanha. Vislumbra em suas análises que tais fenômenos, inexoravelmente, se apresentariam como realidade em um futuro imediato em São Paulo, tal como se fazia em cidades americanas como Buenos Aires e Rio de Janeiro. Assim, é a partir da percepção já evidente do crescimento da cidade e da iminente industrialização que Freire pensa uma proposta urbanística para a cidade e onde, como veremos, o papel do parque urbano é fundamental.

Marcando o horizonte de discussões e o ponto de partida para as prerrogativas projetuais que justificará, reforça que:

A era do industrialismo foi que criou este estado de coisas e nós somos dos últimos a sentir-lhes as conseqüências. Aproveitemos dessa circunstância para utilizarmos a experiência dos que nos precederam. Na mesma ordem de idéias manda o bom senso que observemos os que melhor resolveram os seus problemas e aqueles cujas condições mais se assemelham às nossas.³⁰

Importa notar que essa percepção de que os fenômenos de transformação nos âmbitos das alterações sociais e urbanas chegam com certo atraso e que importa, da experiência européia, e por vezes norte-americana, escolher, selecionar, filtrar o mais apropriado para o caso particular de que se trata no Brasil foi um argumento recorrente e de longa permanência nos discursos de distintos arquitetos e engenheiros.³¹ Isso justifica muita das posturas de completa mescla de referências na grande maioria das experiências urbanísticas no Brasil. Por um lado o sentimento de atraso se manifesta em muitos discursos, admitindo a priori que as referências internacionais são por si as mais adequadas; e, por outro, como neste caso, parte-se de uma previsão, da percepção de que se passaria por um fenômeno similar e que, portanto, caberia atentar para as soluções propostas com anterioridade. Entretanto, Freire argumenta que não todas as soluções seriam as adequadas.

Defenderemos que, ao contrário do que se publicou acerca de sua obra e referências teórico-projetuais, a aproximação de Freire ao ideário da urbanística alemã e da produção inglesa de então é preponderante no seu pensamento urbanístico. Vários textos propõem como referências dominantes e primordiais em sua obra a estadunidense e parisina,³² algo que matizaremos e circunscreveremos a eleições específicas de Freire dentro deste amplo horizonte. Entendemos, por outro ponto de vista, que se de fato estão presentes em sua formação urbanística, não serão elas as principais formadoras de suas concepções, o que se verificará na sequência do texto.

Desta maneira, se por uma parte o exemplo do plano de saneamento e embelezamento do Rio de Janeiro havia instigado os paulistas a também intervirem na cidade, em modernizá-la e tentar pô-la a par das principais cidades americanas, por outro lado se pautaram em modelos distintos. Na capital federal, a influência haussmanniana se vê permeando a abertura das vias, alargamentos e alinhamentos como um dos principais referenciais. Além da idéia do bulevar parisiense da segunda metade do XIX, com sua forte geometria, desenho acadêmico e linearidade, também o ideário *City Beautiful*, em evidência a partir da Exposição Universal de Columbia, de 1893, organizada por Burnham e Bennet, aparecerá como respaldos teóricos e práticos de intervenções nas cidades. Em oposição à tendência monumentalizadora marcada pela influência *Beaux-Arts* das realizações no Rio de Janeiro de Pereira Passos, sobretudo com a Avenida Central, e das propostas anteriores para São Paulo - como o de abertura de três grandes avenidas, já vista, e o “projeto do Governo” - Freire opta por aproximar-se das tendências urbanísticas desenvolvidas na Alemanha e na Inglaterra, em que a influência do pinturesco e das intervenções mais atentas aos traçados das cidades históricas e da topografia se viam como balizas claras das propostas de expansão e reordenação urbanas. Assim afirma que:

Manter-se, pois, na ilusão de que para resolver o problema do centro de São Paulo basta saber levantar plantas do existente, manejar o esquadro e o tira-linhas, é ter uma noção das coisas fora de moda há quase meio século.

A origem dessa falsa noção vem da transformação de Paris começada após a Revolução, mas levada realmente a cabo no Segundo Império, pelo Barão Haussmann. Empregou ele em larga escala o alinhamento reto, regular, sobre longas extensões.

Não podemos deixar de chamar a atenção para o fato de que em vários loteamentos de chácaras de particulares que se faziam, o referencial da quadrícula era predominante, em que podemos citar vários exemplos, como os bairros: Santa Cecília, Santa Ifigênia, Campos Elíseos, da Avenida Paulista, Ipiranga, dentre outros. (fig 27) Alerta, Freire, dessa forma, para o que

considerava cópias falhas de um modelo não apropriado. Quais seriam então aqueles adequados para uso no caso brasileiro e, ainda melhor, para São Paulo?³³ Em resposta, estrutura uma série de argumentos no sentido de definir com clareza as principais posturas internacionais que seriam válidas como princípios iniciais para o estabelecimento de parâmetros para as intervenções em São Paulo. Assim, se foi na Inglaterra e na Alemanha que os fenômenos do crescimento urbano e da industrialização foram mais visíveis e onde as respostas urbanísticas do *Städtebau* e do *Town planning* britânico, de acordo com Freire, se apresentaram de maneira apropriada, é a partir basicamente dessas referências que estipula seu pensamento sobre como deve ser a cidade que se projeta e por quais transformações deve passar. Dá clara ênfase ao pioneirismo alemão, entendendo as reflexões inglesas como um desenvolvimento da experiência germânica e, apoiando-se em Hénard, critica as realizações contemporâneas em Paris.³⁴ Outras várias referências também são válidas e solicitadas no pensamento de Freire, como se verá em seu momento.

Dito isso, destacamos inicialmente o papel da revista *Der Städtebau*, lançada em 1904 e editada por Camillo Sitte e Theodor Goecke, e que reunia um conjunto significativo de propostas de expansão e remodelação sobretudo de cidades centro-europeias realizadas desde meados do século XIX.³⁵ É flagrante como as alterações estruturais ocasionadas pelo crescimento industrial e populacional levaram profissionais de distintas áreas a reflexionar acerca de como enfrentar os novos problemas das cidades. A expansão para além das muralhas emergia assim como fenômeno ao qual os novos profissionais buscavam dar respostas baseadas em critérios científicos. Como mecanismo de divulgação e construção de um corpo de discussões em torno às problemáticas relativas às intervenções e projetos de expansão das cidades, em suma, de uma nova disciplina, esta publicação conjugou exemplos e precisões teóricas de um conjunto amplo de profissionais nesta primeira fase de afirmação do urbanismo. A corrente, portanto, conhecida como *Städtebau*, cujos principais personagens são além dos dois mencionados, atores como Theodor Fischer, Gurlitt, Baumeister, Stübgen, Henrici, Eberstadt, dentre outros, se propõem ao estudo científico e sistemático do fenômeno urbano a nível teórico, como em atuações práticas em projetos para um grande número de cidades sobretudo na Alemanha. A tradição da engenharia que ali vinha se maturando desde a primeira metade do século XIX,³⁶ permitiu que boa parte dos estudos da urbanística estivessem fundamentados em preocupações científicas e as empresas enfrentadas a partir de um grande controle técnico. Dessa forma, são notáveis os esforços de racionalização tanto dos elementos básicos de uma cidade, como da habitação e dos sistemas mais complexos, quais sejam os infra-estruturais, como o tratamento dos rios, das áreas verdes, das circulações e meios de transporte. Tratava-se, enfim, de catalogar, organizar e

analisar as possibilidades e maneiras de intervir nas cidades, passá-las por um crivo técnico e dotar de bases científicas as formulações produzidas por esses estudos, sem que se recusasse o interesse pela criação de uma cidade agradável ao olhar. Paolo Sica comenta como estas propostas da segunda metade do XIX se propunham como alternativa aos projetos monumentalistas e de criação de grandes eixos, típicos das normativas acadêmicas de embelezamento urbano do século anterior, apresentando, em contrapartida, soluções calcadas em análises científicas do fenômeno de crescimento das cidades.³⁷ É, então, logo nos primeiros anos de forte industrialização na Alemanha e de um notado impulso demográfico que surge uma das primeiras e mais significativas contribuições para a sistematização da disciplina, com a obra de Reinhard Baumeister, de 1876, *Stadt-Erweiterungen*, a qual logo se seguem a de Joseph Stübben, *Der Städtebau. Handbuch der Architektur*, de 1890; e de Rudolf Eberstadt, *Handbuch der Wohnungswesen und der Wohnungsfrage*, de 1909.³⁸ O crescimento das urbes alemãs, orientado por esses profissionais do final do século XIX, se dá então a partir de preceitos que vão além dos próprios da engenharia e da arquitetura até o momento, incorporando aspectos econômicos e sociais na tentativa de estabelecer uma visão de conjunto dos problemas citadinos. Maiormente, se verifica um esforço em definir planos abrangentes para toda a cidade e onde se nota a presença quase constante de uma via de circunvalação na antiga posição das muralhas, diretrizes de crescimento radio-concêntricas e a incorporação de parques e áreas verdes. (fig 28-29)

As propostas de anéis em torno às cidades se remetem aos bulevares franceses do último quarto do século XVII, originários da derrubada das fortificações e incorpora-se aos discursos de inúmeros urbanistas sobretudo a partir do século XIX, alcançando célebres expressões nas cidades alemãs e no difundido *Ringstrasse* vienense, em 1858. Já no manual de Baumeister encontra-se a idéia de que esta via periférica pudesse regular o contorno do núcleo histórico e organizar a expansão futura. Os *Greenbelts* aparecem também tanto em várias experiências norte-americanas desde a primeira metade do século XIX; como na Inglaterra, em que esta solução foi tomada em diferentes situações, a partir dos socialistas utópicos,³⁹ no Plano de remodelação de Londres de Loudon, de 1829, (fig 37) e posteriormente adotada por Howard. Desta data é o concurso para o plano de expansão de Colônia, vencido por Stübben e Karl Henrici⁴⁰, cujo objetivo principal era justamente a criação de um anel. (fig 30) Entretanto, esta proposta buscou organizar todo o crescimento da cidade e converte essa área em um decisivo instrumento de planejamento. (fig 31) Em Viena, com a vitória no concurso de 1892 para o plano de expansão da cidade, Stübben e Otto Wagner, apresentam uma proposta que será

fundamental na formação do urbanismo moderno e onde o verde aparece como elemento articulador entre as novas áreas e a cidade antiga.⁴¹

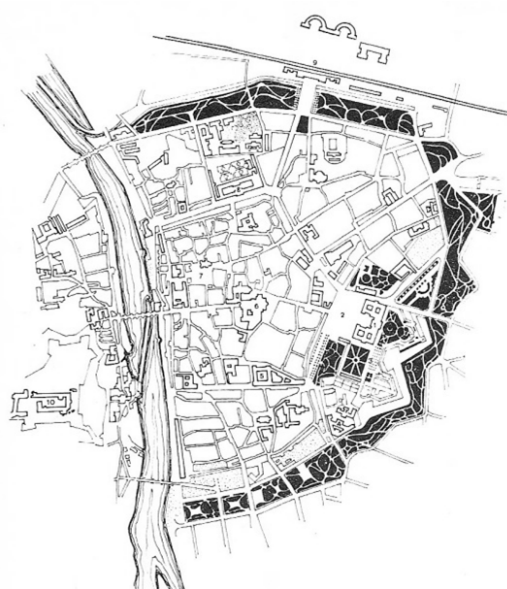


fig 28 - Sistema de vias e parques de Würzburg.
Fonte: SICA. 1980, p.249.

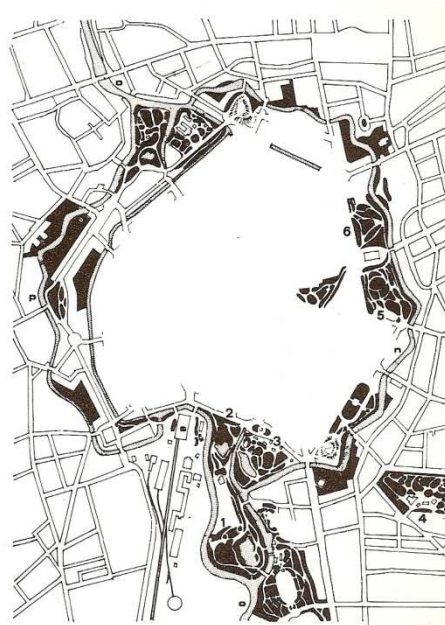


fig 29 - Sistema de vias e parques de Braunschweig.
Fonte: SICA. 1980, p.249.

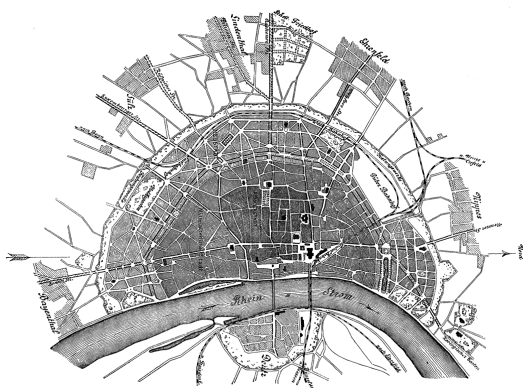
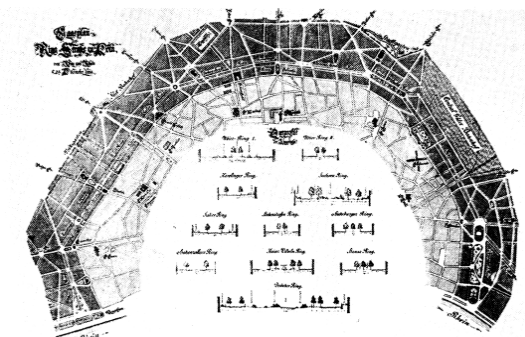


fig 30 – 31 - Plano de Stübben para Colonia, 1880.
Fonte: STÜBBEN. 1890, p.252-3.



Sobre as formas de expansão das cidades, postulam-se no cenário internacional posturas contrárias, em que por um lado se apresenta uma crise da forma urbana pré-industrial conhecida e definida intra-muros e se argumenta a favor da promoção do crescimento urbano e da ocupação do território de modo expansionista; e por outro se buscam intervenções conciliadoras com o tecido pré-existente.

Desta primeira corrente, destacamos o papel fundamental de Cerdà quando propõe para a expansão de Barcelona, em 1859, uma quadrícula específica que pudesse resolver os problemas da necessidade de expansão da cidade e que as resoluções de ordem técnica e sanitária se fizessem a par de uma reflexão sobre o papel do verde urbano. Essa matriz expansionista encontra respaldo já em experiências anteriores da colonização hispânica na América Latina e também foi enormemente disseminada na ocupação do território na América do Norte.⁴² A opção pelo crescimento inverterado do tecido urbano também se vê nos planos de Soria y Mata para a *Ciudad Lineal*, de 1892, em que articula incondicionalmente a cidade à via férrea; na *Cité Industrielle*, de 1904, de Tony Garnier, ou nos planos de Otto Wagner para Viena, teorizados pelo autor no livro *Der Grosstadt*, de 1911.

A definição de propostas anulares e de estudos cuidadosos dos centros históricos, nas intervenções das cidades no período, como vemos em Stübben e nos outros principais personagens da *Städtebau*, por outro lado, parte da forma da cidade pré-industrial para estudar o seu desenvolvimento. Considera-se que a expansão deva ser cuidadosamente controlada a partir basicamente de um sistema viário rádio-concêntrico. (fig 32) Contrária ao ideário *Beaux-Arts* de definição da abertura de eixos barrocos no tecido urbano ou do uso de sua estrutura compositiva para definir a expansão das cidades, bem como oposta às idéias de crescimento ilimitado; esse modelo propõe a organização da expansão urbana a partir de anéis de ocupação e de viário dos quais partiriam radiais em direção às áreas periféricas. Dessa forma, tentava-se descongestionar o centro aliviando-o de fluxos desnecessários a partir da criação de um anel de distribuição do tráfego para as radiais, além de outros que estruturariam o viário nas novas áreas.

A partir de critérios expansionistas ou de controle da forma urbana, diversos profissionais da nova disciplina se encontraram envolvidos na mesma tarefa de fundamentar as bases deste campo de atuação, ainda que a partir de enfoques muito distintos.

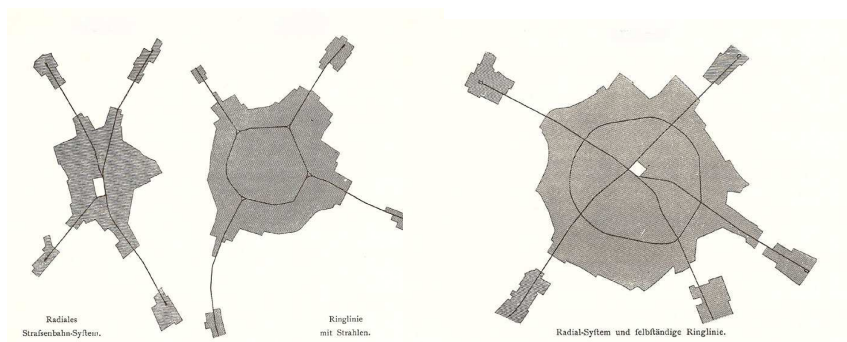


fig 32 – Diferenças entre esquema viário radial, circular e rádio-concêntrico
Fonte: STÜBBEN. 1890, p.226.

A idéia de sistema, presente na disposição e estudo das circulações, também se aplica às áreas verdes e se articulam ambos em uma proposta integrada. Este tema aparece nas publicações de todos os autores da *Städtebau* mencionados, como elementos necessários ao planejamento das expansões e à cidade como um todo.⁴³ No sentido de valorizar a importância que se concedeu as áreas livres a partir de 1870, cabe recordar que o plano de extensão de Berlim elaborado por James Hobrecht, entre 1858 e 1862, foi duramente criticado em relação à uniformidade no traçado das vias, à criação de enormes quadras e, justamente, pela falta de espaços verdes. Destarte, o papel do verde e do parque urbano, como vemos, se reforça nos discursos e em muitos casos é tratado como primordial para a vida do homem na cidade moderna, tanto a partir de aspectos higiênicos, como psicológicos e estéticos.

Baumeister dedica todo um capítulo às praças e parques (*plätze und Anlagen*) ao desenvolver quais os elementos que deveriam fazer parte dos planos de expansão, tratando da forma e finalidade desses espaços, das vantagens da arborização e da proporção entre áreas edificadas e não edificadas. Afirma que as cidades deveriam ter 50% de sua área destinadas a espaços públicos, não incluindo nessa medida as áreas de parques – o que ampliaria ainda mais a quantidade total de áreas abertas que considerava adequadas.

Note-se que Stübgen também dedica por inteiro um apartado de seu livro para tratar do verde urbano, indicando desde o princípio da publicação a necessidade das cidades em prever áreas abertas verdes. Apresenta então a articulação entre vias arborizadas, praças arborizadas e parques, como solução mais adequada para dotar as cidades de áreas verdes que se conformem como um sistema e estejam vinculadas tanto às antigas áreas existentes, como às novas áreas projetadas. Os parques são divididos então em parques-jardins (*parkgärten*) (fig 33), parque florestal (*parkwälder*) e avenidas parque (*park-promenaden*). Busca também definir as proporções adequadas e propõe, como referência, que toda cidade de 20.000 habitantes deveria ter um jardim público e que as que fossem maiores deveriam contar com 10% de sua área urbanizada apenas com parques e 30% do total se incluirmos as praças e vias arborizadas.⁴⁴