

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 5

O PARQUE NA METRÓPOLE MODERNA

A capital [do Estado] transforma-se rapidamente. E, como por encanto, as suas planícies, ermas e sem valor em outro tempo, cobrem-se de edificações numerosas, animam-se, povoam-se e passam a valer milhões. A velha cidade dos governadores e dos capitães gerais vê cair aos poucos, com as suas tradições esquecidas, os antigos e feios edifícios por onde tinha já passado os ultrajes de mais de três séculos, substituindo-se por edificações novas em cuja face se reconhece um sopro de elegância e de arte. A gente mais abastada levanta palácios pelos subúrbios, que, de súbito, se tornam cidades.

Fonte: PAULISTÂNIA. 1954, p.70.



fig 1 - Centro da cidade visto do Parque D. Pedro II, em 1954.

Fonte: PAULISTÂNIA. 1954, p.30

5.1 SÃO PAULO, CRESCIMENTO URBANO E O IV CENTENÁRIO DE FUNDAÇÃO DA CIDADE

Informe, inorgânica, transitória, desarranjada, desumana e, por outra parte, grandiloquente, colossal, cosmopolita, progressista e industrial eram alguns dos adjetivos elencados para se referir-se à cidade nos anos 50. O equilíbrio dos antagonismos de uma sociedade marcada pela desigualdade, a qual se expressava também territorialmente, bem como pela inebriante força industrial e econômica, se vê esgarçada em posicionamentos que anunciavam a sua ruptura. Por um lado, a constatação do descontrole do fenômeno urbano, com a explosão industrial, demográfica e territorial, e da ampliação das disparidades entre as classes acenava para o descambamento da cidade na *necrópolis* mumfordiana, para reflexões negativas sobre seu futuro e para a necessidade de revisão dos seus processos de desenvolvimento urbano-social.¹ Neste sentido, vemos no campo da reflexão urbanística, nomes como Anhaia Mello, Carlos Lodi, Cardim Filho e outros personagens no combate ideológico contra as posturas que Choay consideraria *progressistas*. Estes nomes, atentos às heranças do *Town Planning* e às novas posturas do *Town Design*, condenavam a expansão descontrolada da cidade e a “desnaturalização” do campo, reclamando um crescimento regional polinuclearizado, em que se mantivesse uma relação equilibrada entre ambiente construído e áreas abertas. Neste grupo, a promoção da circunscrição da cidade em um anel verde, a diminuição de sua densidade populacional e a incorporação de mais parques e jardins se defendiam como alternativa ao que se considerava uma aceitação cega da especulação imobiliária e do descontrole metropolitano. Por outra parte, os anos 50 foram especialmente carregados de carga simbólica ufanista que atrelava passado, presente e futuro em um processo histórico que necessariamente conduziria a cidade a níveis de bem-estar social e de progresso em um porvir não muito distante. Fator necessário para compreender o ambiente eufórico que se criava por atores sociais específicos e, em grande medida, pela imprensa, além dos expressivos números estatísticos, era a proximidade do IV centenário de fundação da cidade, que se celebraria em 1954. Se o ufanismo paulistano já se havia expressado com força anteriormente, sobretudo quando da revolta constitucionalista de 1932, com a chegada do aniversário de 400 anos se reacende o fulgor da valoração regionalista; não em termos de uma recuperação historicista do passado, senão como constatação de que houve um ponto de partida determinado, que se encontrava em um momento de crescimento em todos os setores e que o futuro se antevia como magnânimo. Depositário de esperanças, a cidade do porvir se espelhava nas realizações do presente, embora nele não se buscasse identificar as mazelas intrínsecas aos processos então levados a cabo. A eleição dos fatos do presente que se queriam destacar e que deveriam servir de base para a construção do futuro suspendia a história, isolava da realidade apenas o que se considerava prometededor do progresso. A metrópole cosmopolita habitada pelo homem moderno, fisicamente são e integrado nas discussões

culturais e artísticas internacionais, se buscava construir e representar por esse viés interpretativo dos caminhos que deveria tomar São Paulo. Curiosamente, a grande parte dos processos considerados a partir desta postura como necessários para o alcance de uma melhor condição de vida, eram eles mesmos criticados pela outra corrente como aquilo que deveria ser revisto para que se evitasse o caos metropolitano. A metropolização, as altas densidades no centro e o crescimento periférico, a industrialização frenética e o aumento populacional eram, portanto, por um lado apresentadas como fatores que acentuariam os antagonismos e por outro como motor do futuro em que as dualidades antagônicas se resolveriam.

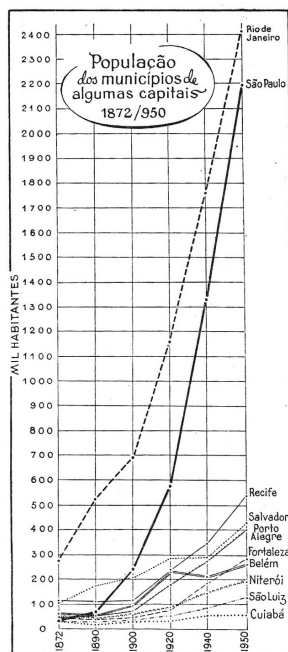


fig 2 - Quadro estatístico do crescimento da população municipal de algumas capitais brasileiras de 1872 a 1950.
Fonte: AZEVEDO. 1954, p.168.

Importa destacar, para a melhor compreensão desses debates, que a população da cidade em 1940 era mais que o dobro da censada no começo da década de 20 e que cresceu, entre 1940 e 1950, quase 70%, alcançando o número de 2.227.512 habitantes e o sexto posto entre as cidades mais povoadas das Américas, logo após o Rio de Janeiro, (fig 2) superando-a neste aspecto já em 1954. Esta expansão demográfica veio acompanhada do aumento do número de edifícios existentes na cidade - que dos 60.000 catalogados no final da década de 20, alcança os 300.000 no princípio da década de 50, o que significou um incremento de 500% em relação ao período anterior. (fig 3) A rapidez com que esta se expandia territorialmente (fig 4-5-6) e de vertiginosos índices de produção industrial também se mencionavam como signos progressistas e condições necessárias para alçar São Paulo no cenário das principais capitais mundiais.²

Verifica-se que a mancha urbana passa a ocupar boa parte das áreas vazias presentes na década anterior, consolida-se o crescimento da zona leste, da norte para cima do Tietê, sudoeste e sudeste da cidade. Consoante com este processo, a preocupação com a construção de parques se fazia dentro das duas correntes mencionadas, sendo constantemente citadas a necessidade de construção do Parque Náutico (na região da Ponte Grande) e do Parque do Ibirapuera. De acordo com Kliass, a área de parques nos anos 50 alcançou quase 14 milhões de metros quadrados, especialmente devido à construção deste último, o que proporcionou uma taxa de $6,34 \text{ m}^2$ de área de parque por habitante.



fig 3 - "os arquitetos paulistanos não perdem tempo"
 Construía-se um prédio a cada sete minutos.
 Fonte: PAULISTÂNIA. 1954, p.70.

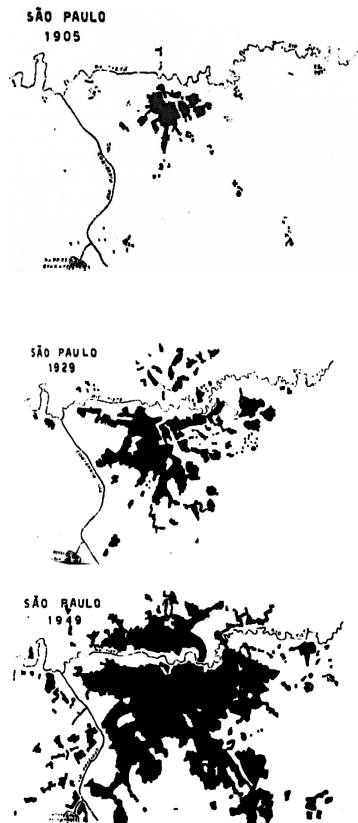


fig 4 - 5 - 6 - Crescimento da cidade de 1905 a 1949.
 Fonte: LEFEVRE. 1956, p.477

A idéia de progresso é recorrente especialmente nos discursos da imprensa, mas também presentes em textos de características distintas, e essa “evolução” muitas vezes alardeada seria, para muitas vozes, o caminho que levaria São Paulo “ao encontro do futuro”. “A cidade que mais cresce no mundo” ou “a locomotora do Brasil” são slogans que aparecem aqui e acolá nas publicações de época. Essa visão otimista insere-se tanto no quadro geral das perspectivas nacionais de crescimento e de alcance do status de país moderno, animadas pelo crescimento econômico e processo de redemocratização no pós-guerra, como das peculiaridades paulistanas em seu desenvolvimento econômico e urbano. A possibilidade de uma revolução burguesa brasileira era algo pensado por membros da elite intelectual, social e política e logo se mostraria um projeto falido com o Golpe Militar de 1964.⁴ Arruda acena para um aspecto decisivo da caracterização do panorama nacional, em que destaca que:

Na vivência de muitos de seus contemporâneos, o Brasil, nos meados do século XX, ensaiava trilhar um alvissareiro caminho histórico, anunciador do efetivo rompimento com as peias que o atavam ao passado, passado este que se recusava a morrer. É como se a *débâcle* do Estado Novo, a instauração das instituições democráticas e a emergência de um surto desenvolvimentista sem paralelos descortinassem a possibilidade de ‘forjar nos trópicos este suporte de civilização moderna’. O período inaugurado no pós-guerra suscitava forte sentimento de otimismo, nascido da

mescla entre triunfos materiais de vulto e permanências das nossas singularidades. Diferentemente da Europa, forçada a reter as lembranças da dizimação humana, a guardar a memória da barbárie totalitária e a conviver com o incômodo reconhecimento de perda de sua hegemonia civilizacional, o país parecia, finalmente, assenhorear-se dos segredos criadores da modernidade.⁵

E nessa nova tomada de consciência da possibilidade de criação de um país forte, moderno e progressista – que em suma chega ao extremo da materialização com a construção de Brasília – São Paulo buscava um papel de liderança. Se o Brasil trilhava os caminhos da modernidade, a capital paulista deveria ser a “locomotora”,⁶ consolidar sua posição de liderança não apenas no aspecto econômico e industrial, mas também no cultural, artístico e social. Neste sentido, vêm-se estratégias combinadas de personalidades do âmbito privado e dos poderes públicos em dotar de equilíbrio esta busca. Modernização deveria vir acompanhada de modernidade e, em grande medida, o modernismo aparece, não de modo unânime, como uma das opções elencada para o alcance desta última no campo artístico. Ver-se-á nesta área, a importância de personagens como Assis Chateaubriand, fundador do Museu de Arte de São Paulo – MASP, em 1947; o papel de Ciccillo Matarazo na criação do Museu de Arte Moderna de São Paulo – MAM – no ano seguinte, das Bienais Internacionais de Arte, em 1951, e na liderança dos trabalhos relacionados às comemorações do IV centenário que culminaram com a construção do Parque do Ibirapuera. Há que destacar ainda a criação de inúmeras salas de teatro, cinema, auditórios e equipamentos culturais por aqueles anos.

A difusão dos preceitos da arquitetura e do urbanismo modernista se incrementa no cenário profissional, bem como passa a permear mais intensamente as faculdades de arquitetura, recentemente autonomizadas das engenharias, tais como a faculdade de arquitetura do Mackenzie e logo da USP. Martins chama a atenção também para o fato de que a formação do IAB paulista, em 1943, e a imigração de arquitetos modernos europeus para São Paulo foram elementos vitalizadores do que considera como o período da consolidação da arquitetura moderna na cidade.⁷ Antes que reforçar este caminho, deitamos luz a uma leitura contextualizada dos debates entre estas referências e outras tantas presentes nos projetos urbanísticos e de parque a serem aqui analisadas.

Interessa ressaltar que esta visão messiânica do futuro condicionada pelo progresso, pelo crescimento urbano e populacional e pelo estabelecimento de uma cultura cosmopolita passava a impressão de que quaisquer que fossem as atuações presentes realizadas dentro desse marco a grandiosidade vindoura chegaria necessariamente, cedo ou tarde, de um modo ou de outro. Essa crença cega no progresso como necessário e indubitável motor do desenvolvimento urbano e

social, difundida sobremaneira nos meios de comunicação, ou a esperança desarraigada no porvir, como já anunciamos, não eram unanimemente aceitas.

O vislumbre do caos metropolitano dado o exagerado crescimento e a concentração populacional, a falta de transportes e serviços públicos adequados, bem como os problemas sanitários e psicológicos que suporia viver em grandes adensamentos e distante do contato com a natureza impregnava de receios determinados personagens. Anhaia Mello, de maneira extremamente lúcida e analítica, desvela como este processo de previsão do futuro grandioso para a cidade deveria ser revisto a partir de paradigmas contrários aos vigentes, que antes que um apologetico alarde de prosperidade incondicional, o que importava era assentar as bases para um desenvolvimento equilibrado entre o homem e o meio. Em 1953, condenara esta visão ideológica identificando interesses subjacentes a ela:

Afirmar que determinada cidade é a que mais cresce no mundo não tem urbanisticamente sentido nenhum de excelência, se esse crescimento fenomenal e a carência de elementos essenciais a uma vida equilibrada e feliz progredirem de mãos dadas. (...)

A cidade de São Paulo, como dizem certos anúncios, ostenta hoje um novo título de glória, por ser 'a maior cidade do Brasil'. (...)

Há os que se rejubilam com esses fatos e tudo farão para que eles não apenas se realizem, mas sejam largamente excedidos.

São os partidários da técnica delirante; os mecanicistas; os promotores de certos condomínios, supercortiços que excedem todos os limites razoáveis de ocupação do solo, embora ostentem, nas suas fachadas funcionais, nomes de santos e vultos veneráveis da história; os que comerciam, enfim, com a valorização imobiliária e dela tiram lucro e proveito. Os donos da cidade; não os moradores.⁸

Dois anos depois, na Revista Habitat, desenvolvia esta visão crítica da fé em um futuro melhor como rumo inabalável da cidade quaisquer que fossem as atuações presentes:

Não temos rumo, nem energia de ação.

Confiamos no futuro; e que ele resolva tudo...

Ele será brilhante, formidável, colossal, seja qual for a nossa inércia, sejam quais forem os nossos erros, seja qual for a nossa ignorância dos verdadeiros problemas a resolver.⁹

Tal propaganda deslumbrada sobre o futuro glorioso que estava prestes a chegar, difundida pelos meios de comunicação e pelos órgãos públicos, era estratégia importante na manipulação da opinião pública que, acalmadas com a promessa de um amanhã confortador, ilusionadas por

uma imagem de futuro, resignava-se com as precariedades do presente. Com o avanço da década de 50, as revisões deste ufanismo progressista se maculam pela verificação do empioramento das condições de vida de uma grande quantidade da população e o caráter negativo e pessimista de vários autores borbotava em distintas manifestações. Cezar Filho, em 1956 vaticinara:

Muita gente já se convenceu que há uma nítida tendência para resolver os problemas nacionais por prestidigitação, mas um dia o método pode não dar certo e o futuro não ser tão brilhante.

E é bem certo que em seus resultados definitivos as duas fórmulas antagônicas se equivalem: a certeza de que está tudo errado e a suposição de que tudo está certo.

Ambas levariam ao desespero não fosse a convicção de que Deus é brasileiro.

Mas, que o caos existe é inegável, e que a tendência é para o agravamento é indiscutível.¹⁰

É nesse ambiente que importa analisar as propostas urbanísticas e os ideários de criação de parques nos anos 50. Permanece dos anos anteriores, a presença das concepções de Mello sobre um urbanismo regional cada vez mais pautado em aspectos sociais e na inclusão de áreas verdes, sendo que suas idéias se difundem sobretudo internamente nos órgãos de planejamento público. O dueto grandes parques urbanos e os *playgrounds* de bairro, em suas particularidades de uso e escala, se consolidarão como elementos primordiais dos sistemas de parques pensados. O duo destacado se entende, evidentemente articulado às outras áreas e ao viário, como respostas necessárias para a metrópole que se consolidava, tanto na escala urbana, como no âmbito das unidades de vizinhança imaginadas. Outros elementos serão ainda mencionados, como: a criação de praças, de um cinturão verde envolta da cidade, a criação de cunhas verdes dele ao centro e a construção de equipamentos esportivos específicos.

O parque passa também a ter um papel de formação cultural e artística do homem moderno. O esporte, a beleza, a sanidade e a recreação passiva e ativa, seguem como princípios programáticos, porém incrementa-se o interesse por esses novos programas. Resposta a isso são as áreas verdes dos edifícios criados pelo Convênio Escolar, embora em muito circunscritos à recreação infantil; o câmbio radical na forma de projetar e compreender o Parque do Ibirapuera e as idéias presentes na construção da Cidade Universitária. A apropriação de uma linguagem modernista no desenho específico destes espaços aparece também de modo mais intenso que nos períodos anteriores, demarcando uma forma precisa de entender a modernidade urbana. Os conflitos, permanências e desajustes reiteram a turbulência do momento e explicitam, pelos contrastes, os pontos de partida discordantes e as distintas formas de se pensar a metrópole

moderna. Detalhemos, dentro dos aspectos que interessa a tese, a análise das relações entre as idéias urbanísticas e os parques e sistemas de parques pensados para São Paulo na década de 50.

5.2 O CONVÊNIO ESCOLAR: UNIDADES DE VIZINHANÇA E SUAS ÁREAS VERDES

De modo breve, nos referiremos às construções realizadas pelo chamado Convênio Escolar, já que foi uma das principais iniciativas do período na criação de áreas de recreação e lazer de bairro, associadas, na maioria dos casos, a escolas. Herdeira das elucubrações de Anhaia Mello sobre a criação de unidades de vizinhança nos bairros paulistanos, as escolas e seus playgrounds, passam a ser tema decisivo do planejamento municipal e estadual no combate ao analfabetismo e fornecimento de equipamentos públicos para a metrópole em expansão. Criada em 1948 a partir de um acordo entre a Prefeitura e o Governo do Estado, a Comissão Executiva do Convênio Escolar tinha a missão de construir, através de um plano quinquenal, 100 escolas, para atender a 30.000 crianças, além de bibliotecas, parques infantis e teatros populares.

Inicialmente, os trabalhos da Comissão, pautados na pedagogia de Anísio Teixeira e na reflexão de Hélio Duarte acerca de como deveria ser o espaço educacional, entendem a escola como núcleo de regeneração social e construtora da cidade.¹¹ Ainda que as relações sejam difusas e tão amplas a ponto de ramificarem-se em inúmeros filões, ressaltamos que estes discursos soavam em sintonia similar às argumentações de Anhaia Mello sobre a necessidade de construção de unidades de vizinhança, cujos centros da vida cultural e social do bairro seria a escola. O ideário da unidade de vizinhança, portanto, ainda que não seja mencionado diretamente, aparece como um dos fundamentos destes trabalhos, em que é ilustrativa a fala de Duarte:

Porque não considerar em cada bairro a escola, o grupo escolar, como fonte de energia educacional, como ponto de reunião social, como sede das sociedades de ‘amigos do bairro’, como ponto focal de convergência dos interesses que mais de perto dizem com a vida laboriosa de suas populações?

Nela, com o aproveitamento integral do prédio, em rodízio de um farto número de horas, poderíamos, a par da educação ministrada, à noite à adultos, recrear e educar um grande número de pessoas.¹²

Esse binômio educação-recreação se realizaria em uma edificação escolar novo, distante dos grandes e pesados volumes escolares dos antigos prédios pavilhonares que costumavam abrigar as escolas. A opção pela arquitetura moderna e a integração desta com a vegetação exterior (fig 8) apresentavam o simbolismo de educar o homem moderno a partir de renovadas formas

arquitetônicas, coerentes com as teorias pedagógicas de Teixeira, em que o contato com a natureza era requerido. A educação se faria, então, em um complexo educacional em que áreas fechadas e abertas se articulassem através de blocos e em que 25% da área total se destinaria à criação de espaços para a recreação ativa. Outros autores já comentaram a influência do pragmatismo pedagógico de Dewey em Teixeira, e aqui nos interessa destacar como toma corpo a idéia de *escola-parque* como centro de bairro e instrumento de construção da cidade, tanto fisicamente como no plano da educação e formulação de idéias. (fig 7) A busca de conexão entre homem e natureza, entre edifício e entorno verde aparece fortemente tanto nos escritos de Dewey,¹³ em Teixeira e no seio da arquitetura moderna em suas variadas facetas. Destacamos, assim, a coincidência entre a visão pedagógica trazida por Anísio Teixeira e a postura projetual de Hélio Duarte e demais arquitetos da Comissão, em prol desta conexão. Verifica-se, então, como a gestão dessa tipologia de área verde articulada a um equipamento coletivo destinado à formação dos indivíduos, tal como a escola ou a biblioteca, se conforma por um lado através das lentes teóricas e eruditas de um urbanista como Mello e por outro partindo de reflexões pedagógicas e arquitetônicas, como solução para o problema da reforma social e da construção do espaço físico da cidade. Assim, estas atuações, tanto a divulgadora e precursora de Mello, como as da Comissão do Convênio Escolar, em termos de áreas verdes, atentam para a necessidade do recreio ativo, de trazer para dentro dos bairros pequenas e médias áreas verdes e que pudessem estar espalhadas por toda a cidade, construindo-a física e subjetivamente.

O convênio manteve-se formalmente até 1959, embora as principais realizações tenham se dado até o ano das grandes festividades comemorativas dos 400 anos da cidade. Martins comenta que é o desvio de verbas dela para as obras do IV Centenário que faz com que Hélio Duarte se retire da Comissão, embora seguisse atuando no tema da arquitetura escolar, especialmente ao assumir a chefia do escritório técnico para o planejamento da Cidade Universitária.¹⁴

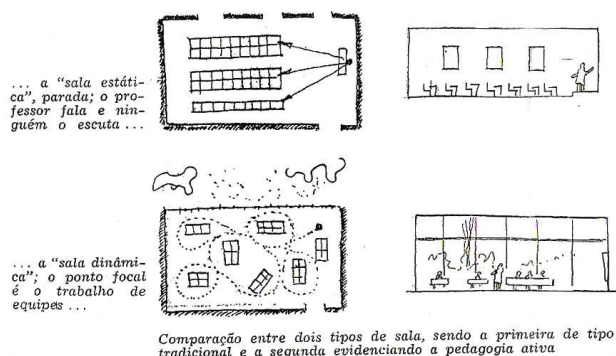


fig 8 - Desenho de Hélio Duarte comparando a escola antiga com o novo modelo proposto.
 Fonte: HABITAT. n.4, 1951.

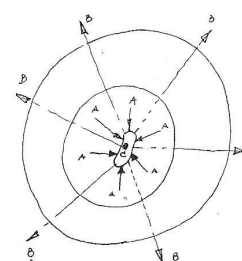


fig 7 - A escola como centro da comunidade.
 Fonte: HABITAT. n.4, 1951.

5.3 ROBERT MOSES E O PROGRAMA DE MELHORAMENTOS PÚBLICOS PARA SÃO PAULO

O prefeito Lineu Prestes, em contato direto com a *International Basic Economy Corporation* - IBEC, sediada em Nova Iorque e dirigida por Nelson Rockefeller,¹⁵ solicita-lhes que realizassem um estudo dos problemas da capital paulista, o que deveria incluir: uma planta geral e um plano de zoneamento, um sistema de artérias de tráfego, transporte coletivo, parques e praças de recreio, retificação do Rio Tietê e saneamento e urbanização das várzeas, engenharia sanitária e sugestões sobre métodos de financiamento das obras. A comissão destacada para a tarefa foi chefiada por Robert Moses, eminente urbanista estadunidense, já tantas vezes mencionado no meio paulistano por personagens como Prestes Maia e Anhaia Mello. Intitulado *Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo*, o trabalho da equipe foi publicado em 1950, em português e em inglês, e se dividia em um relatório do diretor do estudo, Moses, e de relatórios dos consultores sob sua coordenação, sendo que estes últimos se atinham aos temas solicitados pela prefeitura, propondo também um plano para a área do rio Pinheiros e soluções para o problema da eliminação de resíduos urbanos.¹⁶ Faremos uma breve aproximação a sua obra nos Estados Unidos, para depois analisar suas propostas para São Paulo.

5.3.1 MOSES E NOVA IORQUE: URBANISMO E CRÍTICA

Moses em 1924 ocupou o cargo de chefia do *State Council of Parks* e, de 1934 a 1960, o cargo de *New York City Parks Commissioner*, além de outros. Havia sido o responsável pela execução das rodovias, pontes e túneis propostas no Plano Regional de Nova Iorque e era o principal especialista norte-americano no referente a planos e execução de obras viárias. Tal como descreve Hall,¹⁷ teve fundamental participação na reorganização desta cidade, em especial através dos trabalhos do sistema de parques para a cidade e pela construção de imensas *parkways*, após o *State Act* de 1924, conectando Nova Iorque às praias oceânicas. Naquele período, dedica-se, em maior medida, a criar parques em *Long island* e seus enlaces com a capital do Estado, sendo Jones Beach, (fig 9) inaugurada em 1929, sua principal realização e o exemplo mais citado no Brasil.



fig 9 - Jones Beach State Park. Robert Moses, 1929.

Fonte: MOSES. S/D, p.11-2.

Destacamos ainda como sob seu comando, especialmente durante o *New Deal*, houve uma significativa proliferação de playgrounds, piscinas, áreas recreativas e esportivas em geral, tanto em novas áreas como a partir de reformas de parques existentes. O sistema de parques (fig 10) que estruturou para a cidade de Nova Iorque contou - além da construção de praias e dos playgrounds,(fig 11) piscinas públicas de imensas dimensões e áreas esportivas - com a construção de outros parques urbanos, como o *Flushing Meadows Park*; e de inúmeras *parkways*, em que se destacamos, dentre outras, a Henry Hudson Parkway e a Belt Parkway. Em 1960, se aposenta deixando a comissão de parques da cidade para assumir a liderança das obras da feira internacional de 1964.¹⁸ As dimensões dos trabalhos realizados em Nova Iorque se verificam com maior clareza quando se comparam os dados estatísticos entre 1934 e 1960. Naquele ano, havia 119 playgrounds na cidade para 777 da data seguinte; além das criações de 15 piscinas públicas, quase 30 km de praias e 135 km de *parkways*; e um aumento total de mais de 6000 ha de áreas de parques. (fig 12)

Como comentamos com anterioridade, casa-se nos Estados Unidos a tradição da criação de sistemas de parques com as atuações do *Play Movement*, e em que Moses tem especial destaque, incorporando ainda as discussões sobre planos regionais. Neste sentido, chamará a atenção de urbanistas paulistanos por motivos distintos, além da consensual valorização de Jones Beach. Por um lado, será mencionado por Prestes Maia, dentro do âmbito do interesse pelas realizações rodoviárias e de parques em grande escala; e por outro será também referência para personagens como Anhaia Mello, em relação à defesa da recreação ativa e da criação de áreas para sua prática, tanto através de reforma de parques existentes (não nos olvidemos que Mello chegou a propor reformas para o Parque D. Pedro II para ali incluir *Playgrounds*), como pela construção de novas áreas.

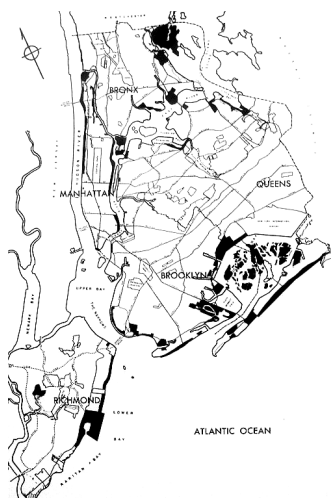


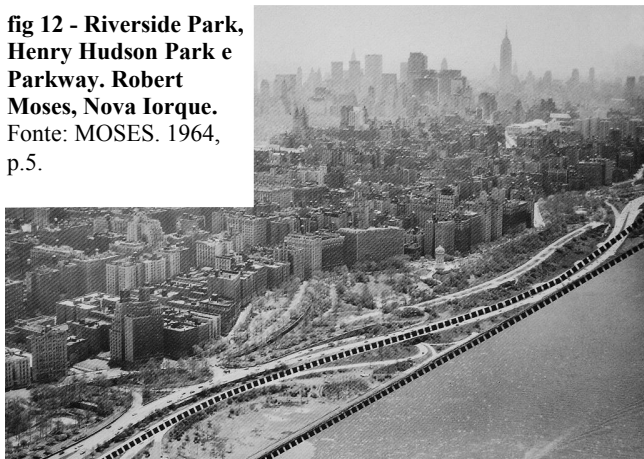
fig 10 - Sistema de parques e parkways de Robert Moses para Nova Iorque.
Fonte: MOSES. 1964, p.2.



fig 11 - Parques e playgrounds em área às margens do East River em Nova Iorque. Robert Moses, Nova Iorque.
Fonte: MOSES. 1964, p.8.

Trabalhou ainda em distintos projetos de renovação urbana, construção de pontes, túneis e rodovias; expandiu as vias de comunicação também a oeste, enlaçando parques e áreas então distantes de Manhattan, facilitando a expansão residencial periférica.¹⁹

fig 12 - Riverside Park, Henry Hudson Park e Parkway. Robert Moses, Nova Iorque.
Fonte: MOSES. 1964, p.5.



Destacamos que suas polêmicas atuações geraram inúmeros opositores a partir de meados dos anos 40, e maiormente nos anos 60. Atuando politicamente e dentro do âmbito urbanístico, foi criticado, dentre outros aspectos, por privilegiar claramente o transporte viário privado em oposição ao público e beneficiar em grande medida as classes

econômicas dominantes. É notório deste o fato de que o rebaixamento da altura dos cruzamentos em desnível das *parkways* criadas por Moses para Jones Beach havia sido propositadamente pensado para evitar a passagem de ônibus e, com isso, limitar o acesso da população pobre.²⁰ A promoção da expansão periférica, a postura rodoviarista, as demolições ordenadas em bairros consolidados e a construção de torres residenciais em seu lugar foram os outros principais pontos criticados. Apesar das oposições, no pós-guerra aumenta seu poder atuando tanto em obras de infra-estrutura, como na criação de habitação e na intervenção em áreas consideradas degradadas.

fig 13 - Proposta de parkways e avenidas expressas em Nassay. Robert Moses, Nova Iorque.
Fonte: MOSES. S/D, p.15.



As controvérsias de Moses, que se posicionava como construtor da cidade em seus múltiplos aspectos, com aqueles que considerava os ‘teóricos’ do urbanismo (dentre os quais incluía Gropius) se fazia, por sua parte, através da crítica à suposta ausência de contato destes profissionais com a realidade, o conseqüente caráter utópico de suas propostas e a importação de princípios desajustados para o caso americano. Do outro lado, se questionavam suas obras pela falta de um plano geral compreensivo, pela decisão centralizada das atuações sem contato com os interesses da população e, como o fez Joseph Hudnut, diretor da Harvard Graduate School of Design, pelo seu “anti-intelectualismo” e “objetivos limitados”.²¹ Jacobs, sua grande opositora, protestou contra a desestruturação sócio-espacial que sua obra havia criado e combateu, ferozmente, as atuações do *Committee of Slum Clearance*, na destruição do existente, da concentração da população em grandes edifícios em meio a áreas verdes amorfas e da abertura de grandes vias, que a seu ver, desagregavam os laços sociais e fragmentavam o tecido urbano. Criticava a visão de Moses da cidade pensada a partir do papel estruturador do automóvel, das *parkways*, (fig 13) das grandes torres isoladas, em suma, de um planejamento que considerava distante das necessidades da comunidade e alheio à escala humana. Com a publicação de *The Death and Life of Great American Cities* e com as revisões críticas advindas da sociologia urbana e do *Town Design*, se inicia um processo de revisão crítica do trabalho de Moses e emerge o interesse por intervenções de menor escala, no âmbito do bairro e atenta aos aspectos sociais. Caro, por sua vez, em seu livro de 1974, discursa acerca de como o envolvimento político de Moses o fez flexibilizar ideais prévios em função das possibilidades existentes e constrictas da realização das obras, o que o haveria levado a favorecimentos econômicos a grupos privilegiados, à discriminação racial e a intervenções que reforçavam a segregação social.²² A polêmica sobre o trabalho de Moses alcança também São Paulo, focando-se evidentemente em seu plano para a cidade.

5.3.2 O PLANO MOSES: RODOVIAS E PARQUES NA METRÓPOLE

Conquanto o período de tomada de consciência dos problemas da cidade tenha sido curto, a equipe de Moses apresenta sugestões que fomentarão os debates urbanísticos dos anos subseqüentes. A partir de analogias com as cidades norte-americanas, estabelece um processo analítico dicotômico, buscando, através da experiência profissional prévia, estabelecer princípios de intervenção válidos para São Paulo.

Uma das constatações primeiras é o fato da pouca autonomia municipal na decisão e implantação de obras públicas, todo o contrário do que se via em suas atuações em Nova Iorque. Identifica também, ao princípio da exposição, a necessidade de elaboração de uma planta

atualizada da cidade; de uma regulamentação de zoneamento, uso e ocupação das áreas; e de um novo código de obras.

O urbanista estadunidense fomenta o ideário metropolitano - do progresso, crescimento industrial, econômico e populacional - compartilhado por políticos e grupos de urbanistas. Reforça o modelo que vinha se implementando na cidade e parece desconhecer os estudos de Mello e de outros partidários da criação de cidades-satélites. Disse, Moses, que:

Se vale a metáfora fisiológica convencional, diremos que o esqueleto da cidade está formado; o coração, ou o centro comercial, e a maioria das artérias principais já ganharam forma; os subúrbios, geralmente fora dos limites da cidade servem-lhe de pulmões. Aparentemente, não tem havido em São Paulo a tendência, ambição, ou disposição psicológica, de criar qualquer plano urbano destinado a promover a descentralização e a dispersão dos habitantes, a formação de cidades satélites, a reserva de terrenos entre uma região e outra, destinados a parques e jardins, chácaras, etc; a proibir a construção de prédios altos em certas partes e todo excesso de concentração humana.²³

O automóvel e as modernas autopistas são vistos como motores do progresso e diretores do crescimento da cidade, como instrumentos que possibilitariam a descongestão e a moradia em áreas suburbanas em meio à áreas verdes. Como era de se esperar, portanto - em consonância com seus trabalhos prévios - vê-se que o estudo para São Paulo apresenta nítida disposição rodoviarista, em que se incentivou ainda mais o trânsito por automóveis, sobretudo privados. Usa o mesmo princípio norteador traçado para Nova Iorque: trazer as avenidas radiais para o centro da cidade, drenando os fluxos entre centro e subúrbios. A estrutura viária que propõe se baseia em uma série de rodovias expressas e parkways, além da ampliação da largura de várias das existentes na cidade. Tais como as que construiu em Nova Iorque, eram artérias em que o acesso era limitado, sem cruzamentos de nível, sendo compostas, de duas linhas centrais de tráfego de 11m cada uma, com um canteiro central ao longo do seu eixo e, que deveriam ser ladeadas por avenidas que lhe dariam acesso. Destacamos, delas: a prolongação da Via Anchieta, Anhanguera e Rio-São Paulo até o centro; as alterações propostas na Avenida Anhangabáú,²⁴ que cortaria a área do Parque do Ibirapuera ao meio; a conexão deste futuro parque com o aeroporto; a sugestão de construção de outra rodovia expressa conectando a Via Anchieta à Avenida Marginal do Pinheiros, passando pelo Aeroporto de Congonhas e pelo Parque do Estado, dentre outras. Essas vias deveriam possuir ao longo dos seus eixos: jardins, passeios para pedestres e áreas de recreio.

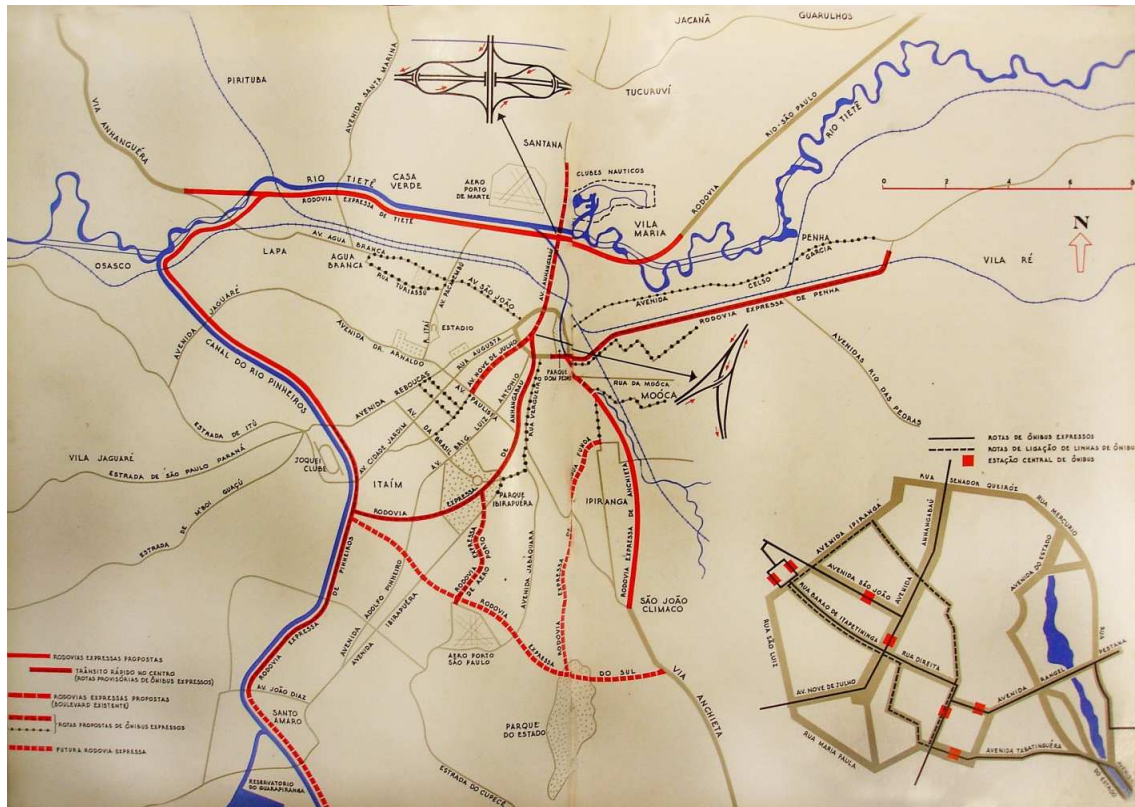


fig 14 – Sistema viário proposto por Robert Moses para São Paulo.

Destacamos como buscou configurar rodovias expressas com acesso limitado, do centro à periferia e de um anel viário seguindo os rios Tietê e Pinheiros.

Fonte: MOSES. 1950, p.38-9.

Completando o sistema, ademais das radiais, atenta para a construção de uma cintura viária de contorno, que acompanharia os rios Tietê e Pinheiros. (fig 14) Como vimos, desde a vinda de Parker em 1919, se pensou em circundar a cidade tendo como referência esses dois leitos fluviais e a idéia de avenidas marginais no meio de parques desenvolveu-se nos planos seguintes, através dos trabalhos de urbanistas como Cintra e Maia. Embora adote essa idéia, não considera adequada a transferência das linhas de trem para as margens dos rios, pois desestruturaria, segundo o urbanista, o parque industrial já consolidado; nem tampouco a construção da Estação Central que, como tratamos no capítulo anterior, Maia havia pensado criar nas imediações da Ponte Grande. No sentido de controlar o uso e a ocupação do solo, Moses chama a atenção para o zoneamento, como instrumento efetivo e necessário. No relatório de um dos assessores, se advoga pela unificação dos decretos e leis de zoneamento existentes em uma única, mais abrangente.



fig 15 - Modelo de rodovia expressa, com faixa central para os ônibus e cruzamento em desnível.

Fonte: MOSES. 1950, p.44.

criação de avenidas de contorno (fig 16) e que suas margens, e as do rio Pinheiros, deveriam ser destinadas à residência, indústria e recreio. O beneficiamento de dois milhões de metros quadrados de áreas de várzea para revenda deveria cobrir os gastos das intervenções na área.²⁵ Para o sucesso desta empreitada, era mister despoluir os rios e controlar as enchentes, já que disso dependia o valor econômico dessas áreas marginais. Acerca da navegação no Tietê, como se vinha cogitando, o relatório não o via como algo factível, sugerindo que se preferissem as comunicações ferroviárias e através das autopistas. O desenho quase retilíneo do rio, que vinha se configurando com as obras de retificação então em curso, já pouco tinham a ver com o pintoresquismo curvilíneo e verdejante então alabado nos primeiros projetos dos anos 20.

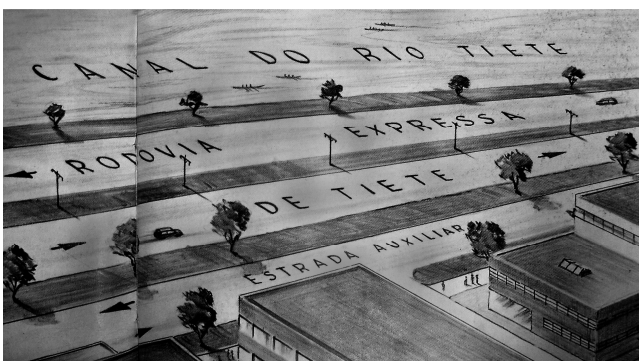


fig 16 - Rodovia Expressa do Rio Tietê.

Fonte: MOSES. 1950, p.49.

retomada das propostas de criação de um parque destinado à prática de esportes náuticos que estava presente nos estudos da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, no Plano de Avenidas de Prestes Maia e que vinha sendo desenvolvido dentro dos quadros públicos, especificamente

Em relação ao sistema de transporte coletivo, apesar de considerar o metrô a melhor solução, conquanto cara, opta por sugerir a compra de 500 ônibus, como medida inicial e outros 100 por ano no período de uma década. Estes percorreriam as rodovias expressas (fig 15) propostas no plano e substituiriam os serviços de bondes.

O Tietê é um dos principais objetos da atenção de Moses. Destaca a

No Plano Moses, nota-se como foca-se na distribuição de quatro parques ao longo dos leitos destes rios, sendo o principal deles o Parque Náutico. Este, a ser estabelecido a leste da Ponte Grande, seria: um “*grande parque municipal de urgente necessidade*”. (fig 17-18) Esse projeto é a

São Paulo, em um parque urbano cuja vocação para a prática de esportes e recreação aquáticos já havia sido em muito defendida.

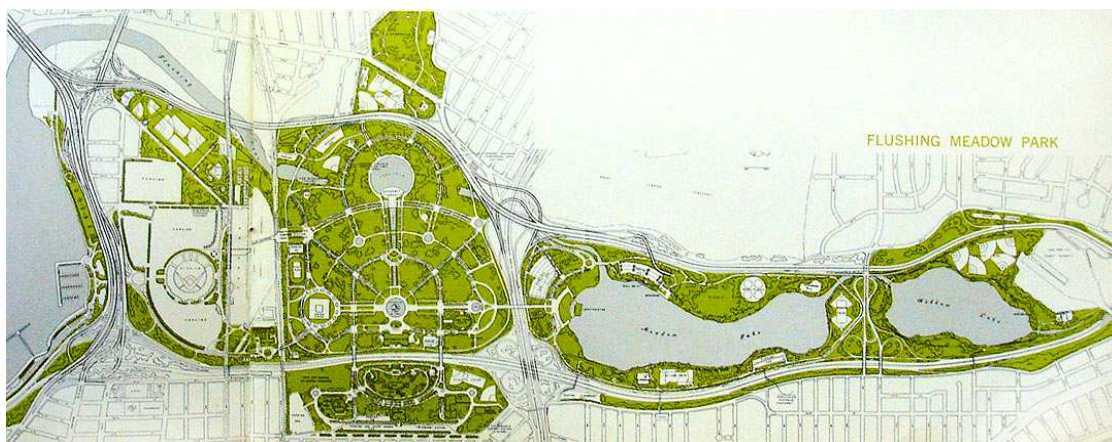


fig 19 - Flushing Meadows Park. Nova Iorque, 1939.

Fonte: MOSES. S/D, p.13-4.

Os outros parques a serem implantados no rio Tietê e Pinheiros se localizariam entre a Avenida Thomas Edson e a Avenida Santa Marina, ao longo do Tietê; um nas proximidades da Avenida Jaguaré e outro em Santo Amaro, ambos nas margens do Pinheiros.²⁷ Estes seriam destacados para a prática do atletismo, remo e outros esportes náuticos. Sem precisar graficamente sua implantação, conjecturamos que estes últimos se situariam, respectivamente, nas vizinhanças do Parque Antártica; nas proximidades da Cidade Universitária ou na atual área do Parque Villa Lobos; e em terreno desocupado na Vila Miranda, na margem oposta à Represa de Guarapiranga. (fig 21) Relembramos que Prestes Maia, em seu Plano de Avenidas, demonstrara a intenção de construir doze parques ao longo destes rios, como vimos, e alguns deles poderiam corresponder-se com os mencionados por Moses, tais como o Parque Esportivo do Limão e o Parque do Butantã.²⁸

Convém ressaltar que para Moses - dentro da tradição norte-americana do uso de parques como instrumentos de planejamento urbano e do influxo das construções de espaços esportivos e recreativos da primeira metade do século XX - os parques eram fundamentais para a vida das grandes cidades e seu projeto deveria partir da premissa de que: *“o propósito essencial de um parque é o recreativo, não o estético. Conquanto uma e outra coisa possam ser combinadas, isto não exclui o fato de que sua função é sobretudo recreativa”*²⁹.