



ANHANGABAÚ

História e urbanismo

rvo - FAU



103

Esse processo de valorização do Vale do Anhangabaú teria início durante a construção desse teatro (1903-1911) e continuaria num “crescendo”, aumentando vertiginosamente sua importância e criando assim as condições para o surgimento de um projeto de melhoramentos para toda a região do vale (da autoria do vereador Silva Teles). Projeto esse que depois sofreria alterações devido à grande especulação fundiária que se instauraria na região, e que daria origem a acirradas disputas na Câmara Municipal envolvendo a prefeitura e o maior proprietário de terras do local: o conde de Prates (como será apresentado no próximo capítulo).

O projeto de Teles seria modificado e finalmente consolidado no corpo do plano Bouvard, que nos anos 1910 transformaria o Anhangabaú no local mais importante da cidade.

Assim, desde 1892, época da inauguração do viaduto, o vale foi gerando, gradativamente, uma nova polaridade na área central da cidade.

Inicia-se então o traslado dos pontos mais tradicionais e valorizados da colina histórica. Das imediações da vertente voltada para o Tamanduateí, transferem-se, com o tempo, para os locais próximos ao Vale do Anhangabaú.

A consolidação desse processo de inversão ocorreria somente no momento da conclusão do plano de melhoramentos para o vale (plano Bouvard), nos anos de 1917-1918.

Os primeiros projetos para o Vale do Anhangabaú e a origem do urbanismo paulistano

Este capítulo procura estabelecer a relação entre o processo de transformação da estrutura dos espaços centrais de São Paulo – decorrente da polarização exercida pelo setor oeste da cidade – e as propostas elaboradas para a valorização da região do Anhangabaú. Os diversos projetos de intervenção para a área geraram polêmicas e debates técnicos que contribuíram para o amadurecimento da questão e o surgimento do primeiro plano urbanístico de São Paulo.

A elaboração de uma estratégia para transformar esse entorno do vale numa das partes mais emblemáticas da cidade foi fundamentada nos princípios de valorização simbólica que os governos republicanos procuraram imprimir em todas as áreas centrais das capitais brasileiras, ao longo da primeira e da segunda década do século XX. Princípios estes que procuravam negar os traços da arquitetura e do urbanismo coloniais ainda presentes nesses espaços mais centrais e afirmar uma simbologia baseada na modernidade e no cosmopolitismo, o que implicava a adoção de uma estética urbana europeia.

Essa política conduziu a grandes intervenções nos espaços centrais, levadas a efeito por meio de demolições de quarteirões inteiros, para abertura de praças públicas, obras de alargamento e conexões viárias, mudanças no padrão técnico e estético das edificações e dos usos existentes, além de obras de infra-estrutura e de saneamento.

No caso do Anhangabaú, as obras anunciadoras dessa modernidade foram as construções do Viaduto do Chá e do Teatro Municipal. Surgem, a partir daí, propostas abrangentes de remodelação para a área: inicialmente, a do vereador Augusto Carlos da Silva Teles, em 1906; depois, a da Diretoria de Obras da Prefeitura, apresentada em fins de 1910, ao se encerrar a gestão do prefeito Antônio Prado; e, por fim, a do governo estadual, sob a coordenação de Samuel das Neves.

Da polêmica ocasionada pela existência desses três projetos, ocorre um fato de grande significado. Vítor da Silva Freire Júnior,¹ então engenheiro responsável pela Diretoria de Obras Municipais (e

¹ Ver “Apêndice” no final do livro.



Fig. 59 – Vitor da Silva Freire Júnior.

Fonte: Arquivo do autor.

também professor da Escola Politécnica), realiza um acurado diagnóstico da situação urbana paulistana e propõe um plano de intervenção em que, pela primeira vez, a questão urbana é abordada de forma abrangente. Esse trabalho passou a ser considerado o primeiro plano urbanístico de São Paulo. As bases teóricas aí estabelecidas iriam influenciar toda uma geração de profissionais que atuariam futuramente no planejamento da cidade (fig. 59).

Este capítulo apresenta o detalhamento desses quatro projetos, finalizando com a descrição do plano Bouvard, que foi a solução sugerida por Freire para resolver o impasse criado.

A produção, no Anhangabaú, de uma paisagem que simbolizasse o centro de uma cidade moderna e cosmopolita seria o fator que consolidaria a polarização dessa área em relação ao restante do Centro da cidade. Estariam assim criadas as condições para que, a partir dos anos 1920, a expansão do Centro pudesse se efetivar para além-viaduto, nas imediações da rua Barão de Itapetininga – região essa que futuramente seria designada “Centro Novo”.

O projeto do vereador Silva Teles

Teles, um urbanista pioneiro

Augusto Carlos da Silva Teles, nascido em São Paulo em 1851, pertencia a uma tradicional família ligada à cafeicultura. Estudou direito na Academia do Largo de São Francisco, tendo depois se mudado para o Rio de Janeiro, onde concluiu seus estudos na Politécnica carioca, diplomando-se em 1878 como engenheiro civil e mecânico. Exerceu entre 1897 e 1898 o cargo de diretor de obras da capital federal.

Transferiu-se para São Paulo, em 1898, convidado para lecionar na Escola Politécnica, assumindo a cátedra do curso de engenharia industrial. Exerceu o cargo de vereador na Câmara Municipal paulistana entre os anos de 1905 e 1911, período em que contribuiu de forma relevante para a cidade, uma vez que tinha uma experiência urbanística que o distinguia entre os parlamentares paulistanos da época. Seus discursos e proposições sobre os problemas que a cidade enfrentava, num período de febril expansão territorial, sempre foram marcados pela fundamentação urbanística, realizando análises sob um ponto de vista amplo, numa postura bastante diferenciada de seus colegas da Câmara.

Desde 1906, apresenta inúmeros projetos de lei procurando solucionar questões crônicas vividas pela cidade e pela população, como a dos transportes coletivos, do controle das áreas de expansão urbana e da necessidade de se elaborar um projeto global de intervenção para a cidade. É dentro desse espírito que vai surgir o plano de melhoramentos para a área central.

No âmbito desses primeiros projetos, é interessante salientar alguns deles: na Indicação nº 117, datada de 28 de julho de 1906, Teles apresenta soluções para a melhoria dos serviços de bondes, a cargo da Light. Apesar da revolucionária transformação que esse meio de transporte trouxera para a vida do paulistano e para a modernização da cidade, seu serviço estava deixando a desejar, principalmente porque os investimentos nele realizados não eram suficientes para acompanhar o rapidíssimo aumento da demanda, assim como o crescimento da área urbanizada da cidade. Teles propõe que seja estabelecido um controle na lotação dos carros (que passaria a se limitar a quatro pessoas por banco), de forma que se obrigasse a companhia a pôr mais veículos servindo cada linha. Defende também a necessidade de se estabelecerem percursos diametrais, permitindo assim a conexão direta entre bairros afastados, sem obrigar os passageiros a ir até o Centro da cidade para fazer baldeação. Apresenta sugestões visando ao barateamento das passagens e à implantação de tarifas reduzidas para estudantes. E, por último, propõe uma medida de efeito estético e de despoluição visual da paisagem: que a fiação aérea e o posteamento sejam substituídos por canalizações subterrâneas para a transmissão de força e luz.

Um outro exemplo, relacionado à questão do controle de expansão urbana, pode ser apreciado em um projeto apresentado nesse mesmo ano (Indicação nº 122), em que diz:

[...] o serviço de abertura de ruas novas e praças deve ser exercido com o maior discernimento: deve-se atender, sempre, tanto quanto possível, a que uma rua que se pretende abrir represente a satisfação de uma necessidade pública. Esta necessidade pública poderá ser a necessidade natural de expansão da cidade ou um melhoramento na circulação, ou mesmo um embelezamento.

Tem-se, entretanto, abusado da abertura de ruas novas, as quais, muitas vezes, visam somente à valorização de terrenos particulares.

A cidade de São Paulo já é bastante grande, a sua área já comporta o necessário para as construções exigidas pelo crescimento normal de sua população: a abertura de ruas novas, portanto, deve ser questão cuidada e do máximo interesse [...]²

² *Anais da Câmara Municipal de São Paulo (1906 a 1911)*, São Paulo, 1906, p. 112.

Esses exemplos citados servem para mostrar a constante preocupação de Teles em defender o interesse público, combatendo sempre os abusos promovidos pelos especuladores particulares e pelas empresas concessionárias de serviços.

Sua visão, progressista para os padrões da época, não se restringia somente aos problemas dos bairros mais nobres da cidade, como a área central e imediações do lado oeste – objetos tradicionais das políticas públicas. Seu olhar também estava voltado para as partes mais periféricas e os bairros operários, especialmente o populoso distrito do Brás, que no início do século XX abrigava um terço da população paulistana, vivendo em condições habitacionais precárias, em áreas, na maioria, desprovidas de infraestrutura. “A Municipalidade poderá prestar inestimável serviço – se puser em prática medida que estimule a construção de vilas operárias, higiênicas e razoavelmente confortáveis, em condições de remunerar o capital empregado, sem extorquir o mingado salário do operário [...]”³

É dentro desse espírito que Silva Teles vai elaborar diretrizes de intervenção para toda a área urbanizada da cidade. A discussão das questões envolvendo a área central surge nesse contexto mais global de análise.

O projeto de intervenção para o Vale do Anhangabaú

A publicação de *Os melhoramentos de São Paulo*

Esse projeto é trazido a público a partir da edição de um pequeno livro que Silva Teles escreve em 1906 e publica no ano seguinte, intitulado *Os melhoramentos de São Paulo*.

Teles inicia esse trabalho analisando o intenso crescimento paulistano, o maior registrado entre todas as cidades brasileiras (e praticamente sem similar no mundo), em que a população decuplicara em trinta anos. Em face desse progresso material, tornava-se indispensável que a municipalidade se estruturasse em termos organizacionais para poder, por meio de uma diretoria de obras bem consolidada, estabelecer parâmetros reguladores para esse crescimento, disciplinando a expansão dos novos bairros periféricos e promovendo correções na área central – indispensáveis para a escala que a capital paulista estava assumindo.

A parte mais substancial desse trabalho é aquela que se refere às intervenções no setor central da cidade, abrangendo a colina histórica situada entre os vales dos rios Tamanduateí e Anhangabaú.

O aspecto da circulação viária apresenta-se como o maior desafio a ser enfrentado, necessitando intervenções imediatas. Os alargamentos e correções nos alinhamentos viários que a prefeitura vinha realizando nos últimos anos não tinham sido suficientes para compatibilizar a função polarizadora dessa área com o crescente fluxo de veículos e coletivos que por aí transitavam diariamente. Assim, destaca como obra urgente o alargamento de alguns cruzamentos onde essa intensidade de tráfego era maior, como “[...] aquele em que se cortam as ruas de São Bento e Direita, aquele em que da rua de São Bento parte a ladeira de São João na praça Antônio Prado, a rua 15 de Novembro, quando cortada pela rua do Tesouro, a rua de São João cruzando-se com a rua Libero Badaró”⁴ (fig. 60).

Esses quatro locais eram aqueles de maior concentração de linhas de bondes em todo o Centro Velho. A praça Antônio Prado sediava o ponto inicial de quase todas as linhas desse transporte que partiam do Centro em direção aos bairros situados nas zonas Oeste e Norte; e o cruzamento da rua Direita com a de São Bento, também conhecido como “quatro cantos”, era o ponto de maior movimento de pedestres, pois era ali que as duas maiores ruas comerciais da cidade se encontravam (nesse local futuramente seria feito um alargamento que daria origem à praça do Patriarca).

Outro melhoramento importante a ser empreendido, segundo a visão de Teles, era o referente à adequação da rua Libero Badaró:

A nossa antiga rua de São José impõe-se seja radicalmente transformada. O seu alargamento constitui medida de primordial importância para esta capital.

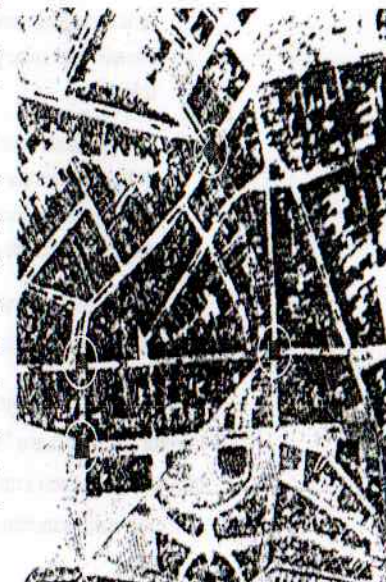


Fig. 60 - Os pontos de maior congestionamento da cidade em 1906 eram, segundo o vereador Silva Teles, as esquinas das ruas de São Bento com Direita, de São Bento com São João, São João com Libero Badaró e o largo do Tesouro (15 de Novembro com General Carneiro).

Fonte: Vitor da Silva Freire Júnior, “Códigos sanitários e posturas municipais sobre habitações. Um capítulo de urbanismo e de economia nacional”, em *Boletim do Instituto de Engenharia*, vol. 1, nº 3, São Paulo, fevereiro de 1918, pp. 229-427.

³ Augusto Carlos da Silva Teles, *Os melhoramentos de São Paulo* (São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1907), p. 47.

⁴ *Ibid.*, p. 38.

Não representa este 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.

[...] Refiro-me à desapropriação da face ímpar da rua Líbero Badaró, o que ulteriormente seria complementado pela desapropriação da face par da ladeira Doutor Falcão.

Daríamos ao Centro da cidade um verdadeiro desafogo, dotaríamos São Paulo de uma bela avenida central, dominando esse vale sob os dois viadutos, hoje tão mal aproveitado e que poderá transformar-se em um sítio encantador.

Seria o complemento indispensável ao belo e imponente Teatro Municipal, que mal se compreende tenha como panorama da cidade essa fila repugnante de fundos de velhas e primitivas habitações.

Oportunamente deverá ser empreendida a desapropriação das casas, face ímpar da rua Formosa. Evitar-se-á assim que apresente o Teatro Municipal para quem a ele se dirige, indo da cidade pelo viaduto, como primeiro plano de perspectiva, fundos de velhas casinhas da rua Formosa; só assim conseguirá esta justificar o nome com que se orna.⁵

Essa proposta de melhoramentos imaginada por Silva Teles seria o embrião de um plano que pouco tempo depois apresentaria na Câmara.

A primeira versão do projeto propõe assim que a rua Líbero Badaró – que até então era uma estreita e íngreme rua situada nos “fundos” da colina central, e por isso abrigando inúmeros cortiços (era também conhecida como a rua do *bas-fonds* paulistano, onde se localizava a zona do meretrício) – passasse, com esses melhoramentos, à categoria de rua mais importante da cidade – a Avenida Central dos paulistanos.

Inicia-se assim o processo de consolidação da valorização desse local e de sua posterior polarização das funções centrais da cidade.

O trecho íngreme da Líbero Badaró, devido ao rebaixamento de seu leito carroçável no ponto do cruzamento com a rua de São João – trecho esse que Vítor Freire designava de “montanha-russa” –, seria devidamente aterrado e aplainado para que a rua se transformasse numa avenida com capacidade de escoar com facilidade o intenso movimento dos bondes que por ela passariam a transitar.

⁵ *Ibid.*, pp. 41-42 (grifo nosso).

Assim, essa avenida ladearia, a cavaleiro, a encosta da colina central da cidade de maneira que se tornasse um belvedere contínuo e integrado à paisagem formada pelo vale, pelo Viaduto do Chá e pelo futuro teatro – este, o símbolo máximo da cultura cosmopolita que a moderna capital deveria ostentar e que a burguesia cafeeira e industrial tanto ensejava demonstrar.

Afinal, o teatro era “o edifício mais importante de todo o estado de São Paulo”,⁶ merecendo, portanto, ser emoldurado por uma obra de porte que seria a primeira artéria viária com esse *status* no Centro da cidade – o de uma *avenida*⁷ (fig. 61).

A Indicação nº 147 apresentada à Câmara Municipal em 1906

Pouco tempo após a elaboração desse estudo, Silva Teles apresenta à Câmara Municipal uma nova versão para esse projeto (Indicação nº 147, de 15-9-1906), que se tornaria de grande importância porque daria origem a uma polémica sobre os melhoramentos da área central da cidade que só se encerraria com o plano Bouvard, em 1911, e sua posterior execução, entre 1911 e 1917.

Nessa indicação, Teles estende seu plano de intervenção para toda a área envoltória do Vale do Anhangabaú. Além do alargamento da Líbero Badaró, seria dado um tratamento paisagístico à região do fundo do vale, onde poderia, até mesmo, existir uma outra avenida “artisticamente traçada”:



Fig. 61 - Em 1911, por ocasião da inauguração do Teatro Municipal, o Vale do Anhangabaú ainda recebia os fundos dos pequenos sobrados existentes nas ruas Formosa e Líbero Badaró.

Fonte: Ernani da Silva Bruno, *História e tradições da cidade de São Paulo* (Rio de Janeiro: José Olympio, 1954).

⁶ Ernani da Silva Bruno, *História e tradições da cidade de São Paulo* (Rio de Janeiro: José Olympio, 1954), p. 1467.

⁷ Essa é a primeira vez que o conceito de *avenida* é aplicado a um logradouro na região central paulistana. Segundo o dicionário de Aurélio Buarque de Holanda, essa palavra tem o significado de “logradouro, mais largo e importante que a rua, para a circulação urbana, geralmente com árvores”. O termo simbolizava o progresso e a modernidade que os governantes queriam imprimir nas áreas centrais e mais valorizadas da cidade. Esteve presente nas obras de renovação urbana empreendidas poucos anos antes por Pereira Passos na capital da República. Esta foi certamente a principal influência de sua aplicação no Centro de São Paulo. O termo “avenida”, no entanto, já aparecia em algumas ligações viárias periféricas (do tipo das estradas) e em vias principais de loteamentos elegantes realizados longe do Centro da cidade. Assim, pelo exame de documentos históricos e plantas do século XIX, percebe-se que essa designação já aparecia em 1877 na “avenida da Luz”. Na planta de 1890 aparece na ainda projetada “avenida do Ipiranga”. Em 1894 já era adotada pela prefeitura a designação oficial de “avenida Higienópolis” para o logradouro principal dos Boulevards Burchard (ver Maria Cecília N. Homem, *Higienópolis: grandeza e decadência de um bairro paulistano*, vol. 17 da Série História dos Bairros de São Paulo (São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 1980). Na planta da cidade de 1897 já constavam a “avenida 5 de Outubro” (Água Branca), a “avenida Municipal” (Doutor Arnaldo) e a “avenida Paulista”. E, nesse ano de 1906, a “avenida Brigadeiro Luís Antônio” – cf. Luís Bueno de Miranda, *Melhoramentos do centro da cidade* (São Paulo, Sociedade Amigos da Cidade, 1945). Todas, portanto, fora da área central da cidade.

Acredito que o prolongamento da rua Anhangabaú poderá resolver uma parte do problema, pois essa rua, cortando o vale do viaduto e indo ter ao largo do Riachuelo, ligará naturalmente dois centros da cidade; hoje, dificilmente comunicáveis.

Por conveniência, pode-se fazer uma rua artisticamente traçada, que melhorará consideravelmente aquele sítio.

Procedendo-se com método, poder-se-á obter também a demolição das casas, face ímpar da rua Líbero Badaró, que dão para o vale do viaduto, zona que será convenientemente aproveitada, trazendo, com o alargamento da rua Líbero Badaró, uma nova artéria de movimento para a cidade; ao mesmo tempo, uma rua que seja traçada em prolongamento da rua Anhangabaú ao largo do Riachuelo dará um percurso mais conveniente aos bondes, que atualmente têm que subir a rua de São João e a rua Líbero Badaró, para ganhar a ladeira Doutor Falcão e o largo do Riachuelo.⁸

Nessa exposição de motivos, Silva Teles já em 1906 faz referência a alguns princípios que só nos anos 1910 seriam tratados por urbanistas brasileiros. O projeto de uma rua de traçado artístico é um deles. Uma idéia bastante inovadora para os padrões de retilinearidade adotados aqui não só pela imposição do Padrão Municipal de 1886, até então em vigor, como também por influência do urbanismo parisiense da época do prefeito Georges-Eugène Haussmann. Um traçado artístico lembra mais os princípios do urbanismo inglês ou aqueles do arquiteto austríaco Camillo Sitte, ambos defensores de uma concepção mais orgânica para a disposição viária, sem as limitações impostas pelos rigores da ortogonalidade ou da geometria. O projeto de uma “avenida”, nesse caso, é substituído pelo de duas ruas – a rua Líbero Badaró e a Anhangabaú.

Outra idéia inovadora é utilizar um fundo de vale para uma ligação viária, uma vez que a forma usual de abrir caminhos era pelos espigões ou pela meia encosta, locais que não apresentavam problemas de drenagem. Essa proposta passa assim a valorizar esses espaços, invertendo padrões tradicionais de ocupação de acordo com os quais os vales e rios eram destinados ao despejo de dejetos domésticos e a eles só se voltavam os quintais dos fundos das casas (fig. 62).

A indicação sugere, portanto, que se faça “prevenir, desde já, a obrigação de dar às construções a serem feitas sob o vale do viaduto uma *fachada de frente* para o mesmo vale”.⁹

Essa disposição significa que o vale passaria a não mais desempenhar o papel funcional de ser “o quintal dos fundos” das áreas urbanizadas do Centro Velho e do Centro Novo, mas passaria a ser o

⁸ *Anais da Câmara Municipal de São Paulo*, cit., 1906, p. 127.

⁹ *Ibid.*, 1906, p. 12 (grifo nosso).

“jardim da frente” desses espaços centrais, polarizando e interligando as funções associadas a essa centralidade. De tal maneira que o grande espaço aí produzido seria emoldurado pelas fachadas das novas edificações e palacetes situados nas ruas Formosa e Líbero Badaró (fig. 63).

É importante ressaltar que essa proposta do vereador Silva Teles continha todos os mais importantes elementos presentes nos futuros planos de melhoramentos para o setor central que seriam desenvolvidos pela Diretoria de Obras Municipais e pelo urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard. Tais elementos, observados quando da conclusão das obras de remodelação do Vale do Anhangabaú, seriam:

- a transformação do vale em um parque ajardinado entrecortado por uma rua de traçado orgânico;
- o alargamento da Líbero Badaró e a demolição de parte das casas situadas nesse logradouro e na rua Formosa, com fundos voltados para o vale;
- a obrigatoriedade de fazer com que as eventuais casas que se construíssem na face ímpar da Líbero Badaró tivessem uma segunda frente voltada para esse vale (esse fato ocorreu quando os dois palacetes do conde de Prates e a Casa Weistlog foram edificados em meados da década de 1910) (fig. 64).

A inovação introduzida pelo engenheiro Silva Teles deve-se, sobretudo, à sua *visão de conjunto* sobre os problemas urbanos. Nesse sentido ele pode ser considerado um pioneiro do urbanismo paulistano.

A visão urbanística mais consistente e teoricamente fundamentada seria, no entanto, desenvolvida pouco tempo depois por Vitor da Silva Freire – o então diretor de obras da prefeitura, como será visto a seguir.



Fig. 62 - Nesta foto do Vale do Anhangabaú, realizada por volta de 1903, o ribeirão já aparece canalizado, percorrendo o meio de fundos de quintais e terrenos baldios. A proposta de Teles previa então uma inversão dessa polaridade, pois as casas deveriam ter uma fachada voltada para o vale – que seria então transformado em local aprazível e ajardinado.

Fonte: Geraldo Sesso Junior, *Retalhos da velha São Paulo* (São Paulo: Gráfica Municipal, 1983).

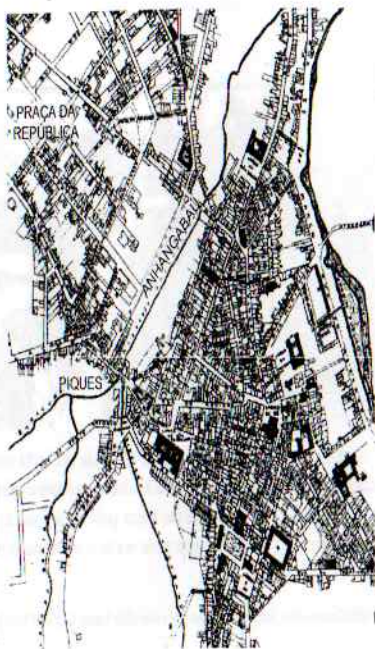


Fig. 63 - O Vale do Anhangabaú, no início do século XX, era considerado o "quintal dos fundos" tanto dos espaços situados na colina histórica quanto daqueles situados no morro do Chã. A ocupação do loteamento nas terras do barão de Itapetininga havia se iniciado a partir da região do Piques e da praça da República, como mostram as manchas de ocupação nesse mapa de 1881. Outras fotos de Militão do fim dessa década confirmam o fato – ver a fig. 57, p. 79.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, "Planta da cidade de São Paulo" levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, Henry B. Joyner, 1881, em *São Paulo antigo: plantas da cidade* (São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954).

do Vale do Anhangabaú, embates estes que se tenderiam até 1910. Essa celeuma seria contornada por meio de uma solução conciliadora proposta pelo vereador Sampaio Viana em sessão de 4 de junho na Câmara e que seria aprovada sob a forma da Lei nº 1.331, de 6-6-1910. Nessa lei fica permitido que se construa em todo o lado ímpar da Líbero Badaró, desde que os edifícios sejam recuados em no mínimo 8 m, para permitir o alargamento dessa rua. Essa lei, portanto, modifica bastante o plano original de Silva Teles.

O projeto da Prefeitura Municipal

Alguns antecedentes

Em 1907, portanto logo após o vereador Silva Teles ter publicado suas idéias no livro *Os melhoramentos de São Paulo* e já quase um ano após a apresentação de sua indicação na Câmara Municipal, a Diretoria de Obras Municipais resolve estudar mais detidamente o assunto.

A partir de então, dois processos simultâneos passam a acontecer:

1. De um lado, o projeto de Teles estava sendo aperfeiçoado pela Diretoria de Obras Municipais da Prefeitura. Tanto Vítor Freire, diretor, quanto seu vice, Eugênio Guilhem, se ocupariam em desenhar as plantas e perspectivas do projeto e de apresentá-lo de forma integrada a outros melhoramentos para a área central.
2. De outro lado, a tramitação da Indicação nº 147/1906 na Câmara Municipal produzia acirrados debates envolvendo membros das comissões de Obras, de Justiça e de Finanças e os representantes dos interesses dos proprietários de terras da região

Em novembro de 1910, no fim de sua gestão, o então prefeito Antônio da Silva Prado, preocupado com a exigüidade de recursos disponíveis pela municipalidade para a execução dos melhoramentos do Centro da cidade, nomeia uma comissão para negociar com o governo estadual um reforço a seu orçamento. Esse reforço poderia advir tanto da cessão do imposto predial ao município quanto da consignação de um auxílio direto.

Em 26 de novembro, essa comissão inicia seus trabalhos e, em 6 de dezembro, entrega ao Legislativo estadual uma representação em que é apresentada uma justificativa expondo as dificuldades financeiras do município em face do rápido crescimento por que passava a capital e em que defende a urgente necessidade de se iniciarem as obras de expansão da área central de forma que se resolvesse o problema da circulação no Centro comercial:

Diante, pois, das condições econômicas do município, não pode sequer a sua administração alimentar a esperança de reformar o Centro da cidade [...] melhorando a área comercial, quanto mais traçar e executar avenidas que os progressos do estado estão a exigir. [...] Mas, para se tornar efetivo este plano, não encontra na Câmara os elementos precisos, e então só vê um recurso, que é o de se dirigir ao Poder Legislativo do Estado pedindo o auxílio necessário para essas obras de caráter extraordinário, auxílio este que o estado poderá prestar em cinco ou seis orçamentos e que muito contribuirá para a renovação desta parte central da cidade.¹⁰

¹⁰ Prefeitura Municipal de São Paulo, *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raimundo Duprat* (São Paulo: Vanorden, 1912), p. 6.

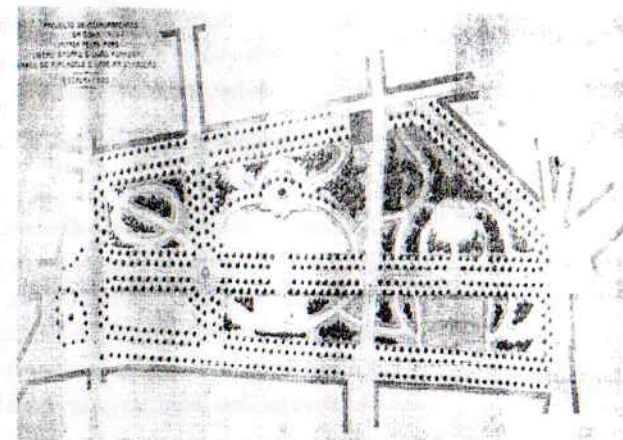


Fig. 64 - Esta planta dos melhoramentos do Anhangabaú foi elaborada pela Diretoria de Obras Municipais a partir da proposta de Silva Teles. Foi apresentada em 1907 e se constituiu na primeira versão do projeto da prefeitura. A proposta de uma rua "artisticamente traçada", segundo a idéia de Teles, aparece aqui sendo solucionada através de uma alameda retilínea arborizada e entrecortada por diversos passeios laterais em curvatura. Tal concepção de traçado artístico seria depois mais bem estudada por Vítor Freire, com base nos princípios de Camillo Sitte – os mesmos adotados por Bouvard.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raimundo Duprat* (São Paulo: Vanorden, 1912), p. 6.

De fato, o Congresso aprovaria esse pedido em curto prazo, de tal forma que o governo estadual fosse dotado de uma verba de 10 mil contos de réis para a obra. Já em seu orçamento consignado em 31 de dezembro do corrente ano, por meio da Lei nº 1.245, dizia:

Fica o governo do estado autorizado a:

- 1º) Mandar proceder a estudos, projetos e orçamentos para melhoramentos na parte central da capital;
- 2º) Entrar em acordo com a Câmara Municipal da capital, para realizar esses melhoramentos, podendo despendar até a quantia de 10.000:000\$000, e abrindo os necessários créditos.¹¹

Três dias depois, ao encerrar seu mandato, o prefeito Antônio Prado, em função desse fato, decide enviar ao então presidente do estado, o senhor Manuel Joaquim de Albuquerque Lins, uma cópia do projeto final dos melhoramentos da área central da cidade que a Diretoria de Obras Municipais estava elaborando desde 1907 e concluíra pouco tempo antes (em 5-12-1910).

O projeto “Melhoramentos do Centro da cidade de São Paulo”

Nesse momento é divulgado, pela Diretoria de Obras Municipais, um documento intitulado “Melhoramentos do Centro da cidade de São Paulo”, contendo o projeto da autoria de Vítor Freire e Eugênio Guilhem, respectivamente diretor e vice-diretor da Diretoria de Obras Municipais.

A intenção desse projeto era permitir que o plano de Teles assumisse uma dimensão maior, de maneira que se resolvesse o problema da circulação viária na área central, cuja estrutura era inadequada para comportar o intenso tráfego de bondes e automóveis, que haviam surgido naquela década, como também adequar a fisionomia da cidade à sua condição de próspera capital comercial. Só assim “São Paulo ocupará um dos primeiros lugares entre as cidades modernas civilizadas do continente sul-americano”¹² (fig. 65).

No plano assim exposto, de acordo com a ilustração, além da transformação da Libero Badaró em bulevar (contrariando, portanto, as disposições da Lei nº 1.331, já aprovada) e do ajardinamento do vale, podem-se identificar diversos aspectos inovadores:

- A avenida São João seria alargada até 40 m desde o seu início, na praça Antônio Prado, até o largo do Paissandu. Nesse trecho seria construído sobre o leito da rua um imenso viaduto em alvenaria com 14 m de largura, de maneira que essas duas praças se comunicassem em nível e que se facilitasse assim o trânsito de veículos provenientes dos bairros dos Campos Elísios e de Higienópolis em direção à cidade.
- A Libero Badaró, já alargada, seria prolongada após o largo de São Francisco até atingir a rua de Santo Amaro, já na Bela Vista. Dessa forma, ficaria estabelecida uma comunicação viária direta entre a Estação da Luz e a avenida Paulista, através da ligação Viaduto de Santa Ifigênia, rua Libero Badaró, rua de Santo Amaro e avenida Brigadeiro Luís Antônio.
- A rua 11 de Junho (atual Dom José de Barros) seria prolongada do largo do Paissandu até atingir o largo de Santa Ifigênia, de maneira que se criasse um percurso direto e em nível comunicando a Estação da Luz com o Viaduto do Chá (pelo trajeto Conceição, 11 de Junho e Barão de Itapetininga). Esse novo trajeto substituiria a tradicional ligação da Luz com o Centro da cidade pela rua Brigadeiro Tobias. Tal percurso poderia também ser utilizado para a ligação do bairro de Higienópolis com as estações (pelas ruas Dona Veridiana, Marquês de Itu, praça da República, Barão de Itapetininga, 11 de Junho e Conceição).
- A rua Boa Vista seria prolongada através de um viaduto até o Pátio do Colégio, facilitando as comunicações entre a região das estações (Luz e Sorocabana) e a praça da Sé (através do Viaduto de Santa Ifigênia).

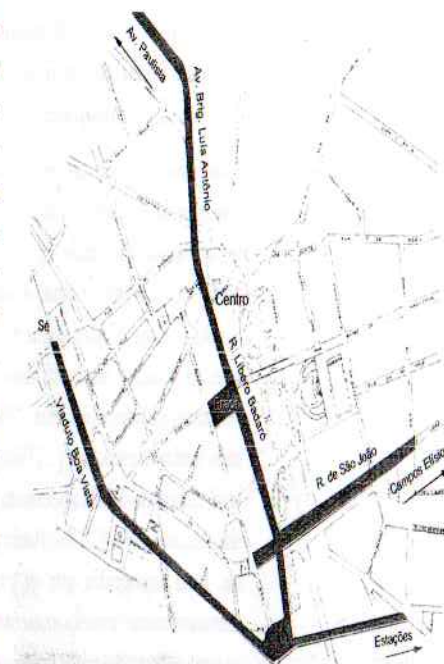


Fig. 65 - Na planta geral dos melhoramentos para a área central, elaborada pela Diretoria de Obras Municipais no fim da gestão de Antônio Prado, constam o alargamento da Libero Badaró e seu prolongamento até a Brigadeiro Luís Antônio (ligação estações-avenida Paulista), o alargamento da rua de São João com a construção de um viaduto sobre o vale (ligação Centro-Campos Elísios), a construção do Viaduto Boa Vista (que, conectando-se com o de Santa Ifigênia, estabeleceria uma ligação direta entre a Sé e as estações), a abertura de uma rua comunicando a Barão de Itapetininga com a rua Conceição (visando facilitar as ligações do Centro da cidade com a Estação da Luz) e a abertura de uma praça na rua Direita em frente ao Viaduto do Chá (futura praça do Patriarca).

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911 apresentado..., cit.

¹¹ *Ibid.*, p. 7.

¹² Prefeitura Municipal de São Paulo, *Melhoramentos do Centro da cidade de São Paulo: projeto apresentado pela Prefeitura Municipal* (São Paulo: Tip. Brasil de Rothschild, 1911), p. 6.

- Próximo ao ponto de maior congestionamento da cidade – o encontro das ruas Direita e de São Bento – seria aberta uma grande praça (a futura praça do Patriarca), para facilitar o trânsito nesse ponto e em suas conexões com a rua Líbero Badaró e o Viaduto do Chá.

Com essas cinco intervenções, conseguir-se-ia descongestionar o Centro comercial da cidade, dilatando a região do Triângulo e ainda embelezando-o com o ajardinamento do vale, tal como se fizera nas mais importantes cidades européias. “Devemos imitar os escoceses [...] Glasgow tem, dentro da cidade acidentada, jardins encantadores [...] São Paulo possui uma topografia que se presta admiravelmente a melhoramentos da mesma ordem; devemos imitar os escoceses, ajardinando as zonas mais próximas do centro.”¹³ (fig. 66).

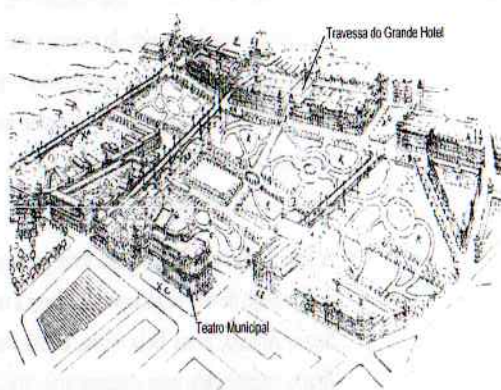


Fig. 66 - Este desenho ilustra melhor o projeto apresentado em 1910 pela Diretoria de Obras Municipais. Notar a alameda proposta unindo a rua de São Bento à esplanada do Teatro Municipal (com o prolongamento da travessa do Grande Hotel).

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911 apresentado..., cit.

Aproveitando a ocasião em que esse documento é divulgado, o prefeito Antônio Prado reitera o pedido de empréstimo, demonstrando que o projeto elaborado pela prefeitura pode ser adotado sem problemas, uma vez que está bem fundamentado e foi elaborado por técnicos competentes. Esse comentário, subestimando a capacidade técnica do governo estadual, é o que justamente deu origem às futuras disputas entre as duas esferas de governo sobre a questão.

Nesse documento, Prado explica ao governador:

Ao deixar o cargo de prefeito, era minha intenção remeter à Câmara um plano das obras que, a meu ver, poderiam ser executadas para o prosseguimento conveniente dos melhoramentos que têm transformado a cidade nestes últimos dez anos. O fato, porém, de ter o Congresso do estado autorizado o governo a aplicar 10 mil contos nesses melhoramentos faz com que me dirija preferencialmente a V. Exa. [...] As repartições técnicas do estado dispõem certamente de pessoal idôneo para confeccionar

qualquer plano de obras a executar; entretanto, pareceu-me conveniente entregar a V. Exa., como elemento de estudo, o plano incluso, que se recomenda não só pela comprovada capacidade profissional dos engenheiros que estudaram o assunto, os srs. Vítor da Silva Freire e Eugênio Guilhem, diretor e vice-diretor da Repartição de Obras da Municipalidade, como pela longa prática desses dignos funcionários nesse importante ramo da administração do município.¹⁴

Parecia assim tudo bem encaminhado para uma solução acertada e definitiva.

No entanto, o secretário da Agricultura decide de forma diferente. Contrata então o engenheiro Samuel Augusto das Neves¹⁵ para a elaboração de um novo projeto de melhoramentos. O escritório de Neves já era conhecido nos meios técnicos da administração estadual, pois executara pouco tempo antes os estudos referentes à construção de uma penitenciária para a capital.

A versão preliminar do projeto de Neves foi publicada alguns dias mais tarde em página inteira no jornal *Correio Paulistano*, edição de 23 de janeiro. Com esse plano, o governo esperava solucionar também o impasse criado com a Cúria Metropolitana a respeito da localização da nova Catedral da Sé junto ao Paço Municipal¹⁶ (fig. 67).

Em intervenções de maior escala como essa, o governo estadual era quem tradicionalmente conduzia os trabalhos, não só financiando e executando, como também definindo as diretrizes do projeto. E, nessa ocasião, a municipalidade estava se pondo numa condição inédita até então, na posição de um órgão com competência técnica e autonomia administrativa suficiente para assumir tarefa de tal vulto. E esse fato, com certeza, apontava para a transformação das relações paternalistas que o governo estadual mantinha em relação à prefeitura, de acordo com as quais para esta última sobravam

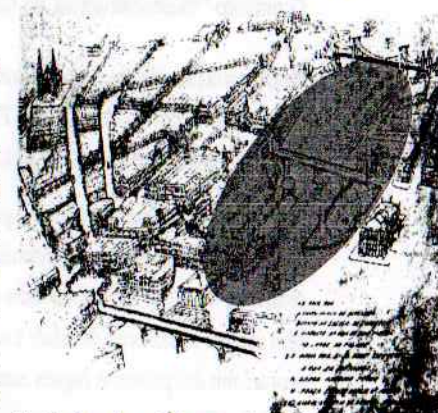


Fig. 67 - Nesta ilustração do projeto de Neves, estampada no *Correio Paulistano*, de 23-1-1911, é possível notar o tratamento diferenciado dado ao Vale do Anhangabaú, que passaria a ter construções em suas duas encostas.

Fonte: Hugo Massaki Segawa, *Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século*, trabalho de graduação interdisciplinar (São Paulo: FAU-USP, 1979).

¹⁴ *Ibid.*, p. 3 (grifo nosso).

¹⁵ Ver “Apêndice” no final do livro.

¹⁶ Wilson Maia Fina, *Paço Municipal de São Paulo: sua história nos quatro séculos de sua vida* (São Paulo: Anhangá, 1962), p. 160.

apenas atribuições menores na área de obras públicas, como a polícia das construções particulares, os alinhamentos e a pavimentação de ruas.

A manchete no *Correio Paulistano* causou perplexidade na Diretoria de Obras Municipais, pois esta já julgava o problema resolvido, e não tinha sido sequer prevenida sobre a formulação de um novo plano de melhoramentos. Além do mais, a notícia do jornal previa que, com a adoção do projeto de Neves, a prefeitura ficaria com suas atribuições limitadas unicamente ao gerenciamento da execução das obras.

O projeto do governo estadual

Nesta ilustração, que acompanhou a notícia no *Correio Paulistano*, já é possível perceber algumas diferenças – por sinal, indicativas de elementos bastante contraditórios em relação ao partido adotado pelo projeto de Freire/Guilhem.

Embora ambos concordassem quanto à construção do Viaduto Boa Vista e quanto à abertura da praça do Patriarca, o projeto de Neves já propunha um outro viaduto, unindo o largo de São Francisco ao largo da Memória (em substituição ao Viaduto São João), permitindo também a reedificação na face ímpar da Libero Badaró e abrindo no fundo do Vale do Anhangabaú uma imensa avenida-parque que se estenderia do Pari à avenida Paulista.

Todas essas diferenças serão criteriosamente analisadas e criticadas por Freire, em seu trabalho “Melhoramentos de São Paulo”, que será apresentado a seguir.

O plano de Vitor Freire – Análise de “Melhoramentos de São Paulo”

O urbanista Vitor Freire

Vitor da Silva Freire (1859-1951) era natural de Portugal, tendo cursado a Escola Politécnica de Lisboa. Especializou-se na França, na École de Ponts et Chaussées, e em 1895 transferiu-se para o Brasil, vindo trabalhar com o engenheiro José Pereira Rebouças na Superintendência de Obras Públicas e na Comissão de Saneamento do Estado.

Em 1897 começa a lecionar na Escola Politécnica e em 1899 é convidado pelo então prefeito Antônio Prado para assumir o cargo de diretor de obras municipais de São Paulo. Acumula essas duas funções durante mais de 25 anos, período em que tem oportunidade de se relacionar com grandes personalidades do cenário urbanístico internacional, como Joseph Bouvard e Raymond Unwin.

Em 1911 realiza uma profunda análise da situação e dos problemas da área central paulistana, ocasião em que propõe uma série de intervenções integradas, que foram consolidadas em um trabalho intitulado “Melhoramentos de São Paulo”, que pode ser considerado o primeiro plano urbanístico de São Paulo.

A conferência “Melhoramentos de São Paulo”

Os fatos preliminares apresentados no item anterior mostram a situação em que a questão dos melhoramentos da área central estava posta em meados de janeiro de 1911, logo após a saída de Antônio Prado da prefeitura e no início da nova gestão de Raimundo Duprat.

Vitor Freire, que permanecera em seu cargo à frente da Diretoria de Obras Municipais, sentiu-se na obrigação de dar uma resposta adequada àquela provocação publicada no *Correio Paulistano*. Aproveita então o início do período letivo na Politécnica e prepara uma aula inaugural abordando esse tema e ao mesmo tempo apresentando uma crítica detalhada ao projeto do governo estadual.

Em 15 de fevereiro, profere então a conferência intitulada “Melhoramentos de São Paulo”, que logo a seguir viria a ter divulgação pública pelo nº 33 da *Revista Politécnica*.

Essa temática parece que estava preocupando a todos na ocasião. A polêmica surgia freqüentemente estampada nas páginas da imprensa, e não foi sem motivo que o Grêmio Politécnico decidiu estudar o problema, promovendo um seminário para a comunidade acadêmica. O convite acabou recaindo sobre Freire, que era o professor mais autorizado a falar sobre o assunto, devido à sua dupla atividade de docente e administrador público.

Nesse trabalho, Freire vai comparar a proposta elaborada minuciosamente pela municipalidade, ao longo de mais de quatro anos de discussões, com o projeto simplista da Secretaria da Agricultura, que fora concebido em menos de quinze dias, sendo desprovido até mesmo de uma exposição de motivos e de um memorial descritivo.

Esse discurso crítico, pelo seu próprio conteúdo analítico e propositivo, pode ser considerado o primeiro plano urbanístico de São Paulo, como será demonstrado a seguir. A estrutura de sua argumentação está organizada em torno de dois temas básicos:

1. a crítica ao projeto do governo estadual; e
2. o plano de Freire, em que expõe os critérios que julga corretos para a abordagem de um projeto urbano.

Dessa avaliação crítica surgirá o fator mais importante e inovador de seu discurso: a referência à experiência urbanística internacional. Não só aos então bastante conhecidos princípios da escola urbanística francesa – advindos das intervenções de Haussmann em Paris –, mas, sobretudo, à experiência posterior, que nessa época ainda estava restrita aos círculos técnicos europeus.

As então recentes remodelações nas áreas centrais de Buenos Aires e do Rio de Janeiro, assim como o plano urbanístico de Belo Horizonte, não haviam sequer levantado indagações sobre uma metodologia de intervenção que deixasse de copiar fielmente o modelo parisiense. Era, sobretudo, a prova de que nessa época a cultura francesa exercia domínio absoluto sobre os valores das elites sul-americanas, em especial, da brasileira, moldando conseqüentemente o ideário das políticas urbanas desta parte do mundo.

Assim, quando Freire passa a questionar em grande parte esses princípios e a demonstrar que algo mais inovador estava se processando em outros contextos – sobretudo na urbanística alemã –, seu discurso adquire legitimidade.

A crítica de Freire ao projeto do governo estadual

Crítica à abordagem parcial do projeto

Nessa conferência, Freire procura conduzir suas análises e propostas fundamentando-se numa visão holística, a mais abrangente possível sobre o tema. Denominará essa abordagem mais ampla da questão urbana de “visão de conjunto”. Esse procedimento de análise dará origem posteriormente aos planos de conjunto, concebidos sempre se levando em consideração os diferentes aspectos da questão urbana, como, por exemplo, a abordagem viária, a sanitária, a estética e a das áreas de expansão periférica.¹⁷

Um dos principais pontos fracos do plano de Neves seria não possuir essa visão de conjunto, limitando-se unicamente a uma abordagem parcial em que a questão viária seria a privilegiada.

[...] um projeto desta natureza não pode, não deve ser estudado sem um plano de conjunto, e que a consideração de uma só das faces do mero problema de ocasião pode conduzir a erros funestíssimos,

¹⁷ Os “planos de conjunto” conceituados desta forma podem ser entendidos como os “planos urbanísticos” da época. Cabe salientar que em 1911 a palavra “urbanismo” era um vocábulo inexistente em língua portuguesa. Vítor Freire seria o responsável pela introdução desse termo, mas só em 1916, quando discorre sobre a cidade de Belo Horizonte. Ver Vítor da Silva Freire Jr., “A expansão da capital paulista e o seu Programa de Urbanização”, em *Revista Brasileira de Engenharia*, vol. 6, nº 4, Rio de Janeiro, outubro de 1923, pp. 142-148.

suscetíveis de serem pagos mais tarde muito e muito caro? [...] O plano de conjunto dos “Melhoramentos de São Paulo” deve ser organizado com todo o cuidado. Nele têm de se fazer ouvir todos os que, como o estado, projetam levantar edifícios de certa importância. [...] É igualmente essencial, em seguida, fazer dele uma obra que não possa ser alterada a não ser de comum acordo.¹⁸

A seguir, Freire mostra sua indignação com a pretensão do governo estadual, que, querendo sobrepujar os argumentos e as atribuições da municipalidade, apresenta uma proposta de intervenção urbana falha, demonstrando total desconhecimento de fatos recentes e relevantes a respeito da ciência urbana, como, por exemplo, os cursos específicos das escolas técnicas alemãs e os do Town Planning Institute de Londres, cujos programas de ensino já contemplavam essa visão de conjunto.

A incoerência da proposta viária do projeto de Neves

A grande dificuldade a ser superada em relação à circulação da parte central da cidade era referente à questão da insuficiência da capacidade viária da colina central. O sistema viário da região precisava estar adequadamente dimensionado para poder receber e distribuir o grande fluxo de tráfego proveniente dos setores oeste e norte da cidade. Principalmente do movimento gerado pelas estações ferroviárias em direção à zona do Triângulo central (formado pelas ruas 15 de Novembro, Direita e de São Bento).

Não se pode esquecer que essa análise aborda a situação da cidade no ano de 1910, e nessa época o transporte ferroviário era o meio mais utilizado para as pessoas dirigirem-se à cidade de São Paulo.

Uma descrição do contexto urbano da época ajuda-nos a entender melhor a questão. Um viajante, assim que chegava à cidade e desembarcava na Estação da Luz, procurava encaminhar-se aos hotéis, que se situavam na região do Triângulo. Para lá chegar, a alternativa era o carro de aluguel (diligência) ou o bonde. E o trajeto até o Centro tinha duas variantes únicas:

1. Uma pela rua Florêncio de Abreu até o largo de São Bento e daí seguir pela rua 15 de Novembro (ou pela rua de São Bento) até atingir as imediações da rua Direita e da praça da Sé.
2. Outra saindo da Luz e tomando o caminho que segue pela encosta do Anhangabaú do lado oposto à Florêncio, ou seja, pela rua Brigadeiro Tobias, até chegar à rua de São João e aí atingir a praça Antônio Prado (nessa época a rua Conceição estava em fase final de obras e viria a substi-

¹⁸ Vítor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, em *Revista Politécnica*, vol. 6, nº 33, São Paulo, fev.-mar. de 1911, p. 110.

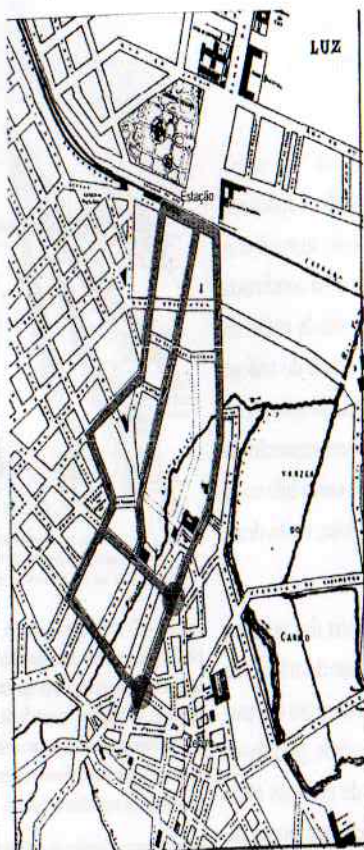


Fig. 68 - Os trajetos entre a Estação da Luz e o Centro da cidade eram marcados por uma série de pontos de congestionamento nas ruas do Triângulo, especialmente na de São Bento, Direita e praça Antônio Prado.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, "Planta da capital do estado de São Paulo e seus arrabaldes", por Jules Martin, 1890, em São Paulo antigo: plantas da cidade, cit.

tuir a Brigadeiro Tobias assim que o Viaduto de Santa Ifigênia fosse inaugurado, em 1913) (fig. 68).

O que se nota então é que esse trajeto era de importância fundamental para que a cidade causasse uma primeira boa impressão ao turista recém-chegado. Esse turista, em geral um investidor estrangeiro, constituía-se no alvo principal das políticas públicas de caráter estetizante elaboradas pelos governos da época.

Portanto, qualquer que fosse o percurso escolhido, quando esse viajante atingisse a região do Triângulo iria deparar com um grande congestionamento de tráfego: veículos, bondes e pedestres disputando o exíguo espaço das poucas ruas existentes para atingirem a região da Sé e a rua Direita. Não se pode esquecer que a rua Boa Vista não se comunicava com o largo do Palácio (hoje Pátio do Colégio), porque o Viaduto Boa Vista ainda não existia. E a rua Líbero Badaró não oferecia condições adequadas de trânsito, devido à sua pequena largura e a uma acentuada declividade. Desta forma, todo o trânsito proveniente dos lados norte e oeste da cidade era obrigado a passar pela estreita rua de São Bento para poder chegar à rua Direita e ao Viaduto do Chá. Esse fluxo de tráfego era o mais intenso da cidade, pois, além do movimento das estações, chegava por aí a maior quantidade de passageiros dos bondes, vindos das linhas provenientes do lado oeste da cidade, que, segundo Vítor Freire,¹⁹ representavam 40% do volume de passageiros transportados por todos os carros da Light.

Assim, todo esse movimento, ao chegar à praça Antônio Prado, distribuía-se pelo Centro Velho através de dois ramos: ou seguia pela rua 15 de Novembro até atingir a região do largo do Palácio, e depois do largo da Sé e rua Direita, ou então tomava o trajeto da rua de São Bento, caso o objetivo fosse atingir

o Viaduto do Chá ou as imediações da rua Direita até a região do largo de São Francisco. Percebe-se desse modo que esses dois fluxos teriam sua concentração máxima situada ao longo da rua Direita.

É justamente no ponto de encontro dessa rua com a de São Bento (a conhecida esquina dos "quatro cantos") que seria registrada a maior conturbação do trânsito paulistano (fig. 70).

Naquela época, em que nem se cogitava na existência de semáforos, ali já era necessário tomar providências bastante inusitadas, como ter de postar um policial no meio da rua para interromper o tráfego de uma direção, enquanto o da outra passava.

Além do mais, o alargamento nesse ponto ainda não existia, pois a praça do Patriarca só foi inaugurada em 1926. Portanto, esse cruzamento reduzia-se apenas à largura das estreitas ruas de São Bento e Direita.

Essa explicação e contextualização foram apresentadas para mostrar a necessidade de procurar soluções alternativas para as ruas de São Bento e 15 de Novembro. E as soluções vislumbradas na época só

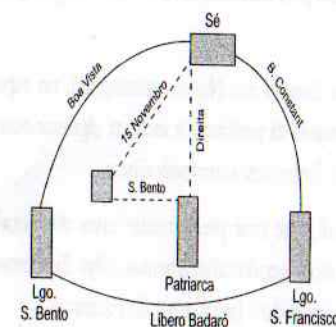


Fig. 69 - A solução para o descongestionamento da região do Triângulo dar-se-ia por meio da criação de novos percursos paralelos de forma que o Centro se ampliasse. Vítor Freire chamaria esse percurso de "circuito exterior".

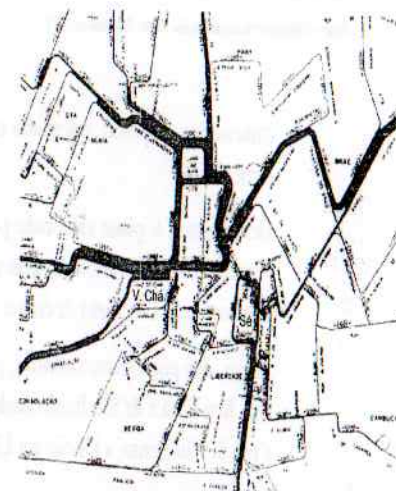


Fig. 70 - O volume de tráfego de bondes que, em 1915, se dirigia à rua Direita através do Viaduto do Chá é um bom parâmetro para se avaliar a gravidade dos congestionamentos registrados em 1911 nos "quatro cantos".

Fonte: Félix Ferraz, "Representação gráfica do volume de tráfego de bondes em S. Paulo", em Revista Politécnica, São Paulo, 1915.

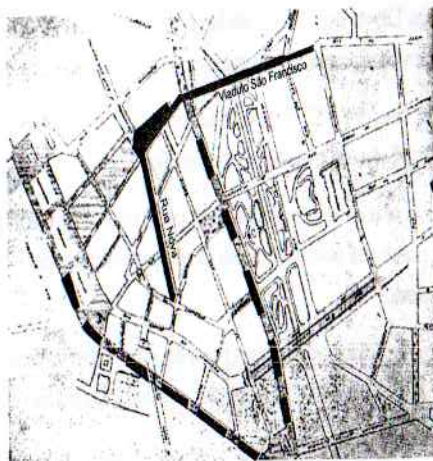


Fig. 71 - A diferença básica entre o projeto do governo estadual e o da prefeitura era, além do tratamento do vale, a proposta do Viaduto de São Francisco e o de uma rua nova interligando o largo de São Francisco à rua da Quitanda. Essas ideias presentes no projeto de Neves serão duramente criticadas por Vitor Freire.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911...

poderiam ser duas: ou se alargavam essas ruas (o que era em grande parte inviável, dado o alto custo de desapropriação) ou se criavam circuitos alternativos paralelos a essas ruas.

Essa segunda alternativa foi a adotada. A rua 15 de Novembro, além de ter sua largura parcialmente ampliada, passaria então a ter seu trânsito aliviado pela rua Boa Vista, alargada e unida ao largo do Palácio pelo viaduto a ser ali construído sobre a ladeira General Carneiro. E a rua de São Bento teria seu tráfego aliviado pela paralela Libero Badaró, também alargada e nivelada em seu ponto de cruzamento com a de São João. A Libero Badaró passaria assim a receber quase todo o tráfego de bondes e automóveis da São Bento, liberando esta última para o uso preferencial dos pedestres (fig. 69 e trechos segmentados da fig. 71).

É sobre essa problemática que em especial vão se fun-

damentar as propostas concebidas tanto pela Diretoria de Obras Municipais quanto pela Secretaria da Agricultura.

Dessa forma, o plano elaborado por Samuel das Neves contemplará, no aspecto viário, várias das proposições já recomendadas pelo projeto da prefeitura e indicará algumas outras sugestões, as quais justamente foram objeto da crítica de Freire nessa sua conferência.

Assim, dos pontos concordantes, podem-se citar precisamente esses dois locais já mencionados: as ruas Boa Vista e de São Bento, onde são sugeridos alargamentos, além da abertura de uma praça entre a rua de São Bento, a Direita e a Libero Badaró (atual praça do Patriarca).

Os aspectos peculiares da proposta de Neves seriam fundamentalmente a construção do Viaduto de São Francisco, unindo esse largo à rua Xavier de Toledo (passando sobre o largo da Memória), a abertura de uma rua nova interligando o largo de São Francisco à rua da Quitanda, na altura em que esta cruza com a rua do Comércio (hoje rua Álvares Penteado), e a solução diferenciada para o lado ímpar da Libero Badaró: em vez de belvedere, como propunha Freire, Neves permitiria a construção

de dois extensos conjuntos edificados ao longo do eixo norte-sul do vale, interrompendo a integração visual buscada entre a esplanada do teatro e a Libero Badaró (fig. 72).

Assim, Freire vai centrar sua crítica na abertura dessa "rua nova" (que termina na rua da Quitanda), mostrando que ela se apresenta incoerente com o restante da proposta, uma vez que, ao receber o tráfego proveniente do Viaduto de São Francisco, ela o conduziria diretamente à região da rua Boa Vista sem necessidade então da existência do viaduto nessa rua. Além do mais, o desvio do tráfego por esse trajeto deixaria a praça da Sé isolada, denotando assim certa falta de confiança no potencial dessa área para futura expansão do Centro. Nesse caso, essa expansão acontecendo pelo outro lado traria a necessidade de um viaduto sobre a avenida São João, e não desse de São Francisco.

Uma outra maneira de demonstrar a inconsistência das proposições de Neves é por meio de um estudo preliminar do tráfego na área central. Freire mostra que, analisando-se o movimento dos passageiros transportados pelas linhas de bondes da cidade, percebe-se um nítido gradiente no fluxo vindo dos bairros de noroeste (40% do total de passageiros transportados/ano), enquanto nas outras direções a movimentação é bem menor: sudoeste com 22%, sudeste com 24% e nordeste com 14%.²⁰

Dessa forma, os melhoramentos viários deveriam privilegiar essa entrada voltada para noroeste, no caso, o eixo da avenida São João, e não as melhorias sugeridas para os lados do largo de São Francisco (fig. 73).

Um outro ponto negativo advindo ainda da abertura dessa rua seria seu entroncamento final com a travessa da rua da Quitanda e a do Comércio. Nessa desembocadura haveria cinco ramos concorrendo num único ponto, criando uma situação ainda pior que a dos "quatro cantos". Essa situação, classifica-

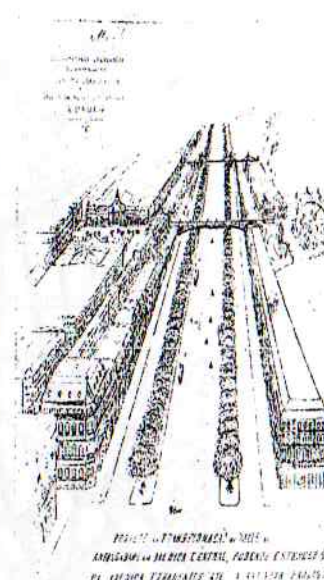


Fig. 72 - O tratamento para o vale proposto por Neves não esconde sua intenção de favorecer os interesses particulares do proprietário da maioria dos terrenos aí situados - o conde de Prates. Amigo pessoal de Neves, o conde encomendaria posteriormente a esse engenheiro diversos projetos para suas propriedades na rua Libero Badaró.

Fonte: Secretaria Estadual de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Relatório anual, São Paulo, 1911.

²⁰ Ibidem.

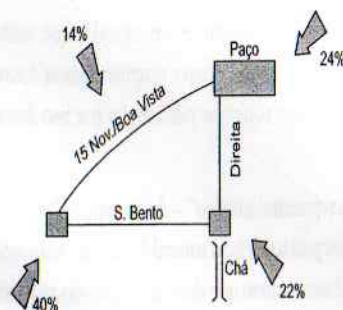


Fig. 73 - O volume do tráfego de bondes é utilizado por Freire para provar que as propostas de Neves são infundadas, uma vez que centram suas intervenções na região sul da colina central, quando, na verdade, os maiores problemas de circulação se encontram na vertente oeste.

problema destes, devemos deixar-nos guiar em cada caso pelas circunstâncias. Se, pelo ponto dado passarmos uma ou duas vias de comunicação de primeira ordem, devemos conservá-las, fazendo sumir-se as embocaduras das acessórias. Depois, desviando, obliquando, curvando ou quebrando o alinhamento das ruas, é possível evitar estes lugares críticos. [...] Em certos casos, uma dessas encruzilhadas poderá ser transformada em jardim público completamente cercado de casas.²³

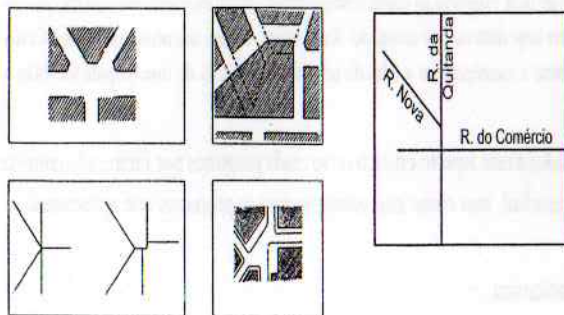


Fig. 74 - Freire retira do livro de Sitte uma série de exemplos de como solucionar corretamente um entroncamento viário onde várias ruas convergem num único ponto. Esses exemplos servem para criticar a proposta de Neves relativa à abertura de uma nova rua cruzando o interior da zona do Triângulo histórico.

Fonte: Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", em *Revista Politécnica*, São Paulo, vol. 6, nº 33, fev.-mar. de 1911, pp. 91-145.

²¹ *Ibid.*, p. 109.

²² Ver "Apêndice" no final do livro.

²³ Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., p. 110.

da por Freire como "um dos produtos mais detestáveis do retalhamento das cidades",²¹ também já era criticada por Camillo Sitte,²² como se vê no trecho a seguir:

"Num único caso será indispensável distribuir a circulação, e é nos lugares em que muitas ruas se reúnem em encruzilhada. Esses lugares são tão incômodos para a circulação como desagradáveis à vista. Este produto da arte moderna de construir cidades deveria ser exterminado por toda parte em que aparecesse, como consequência acessória do parcelamento. É muitas vezes bem simples fazer desaparecer semelhantes encruzilhadas. Basta substituir à praça irregular um quarteirão de casas da mesma dimensão. Obedece-se por esta forma ao excelente costume dos antigos, que dissimulavam todas as irregularidades estríduas das praças nos terrenos edificados e faziam-n'os assim embeber-se nos muros, o que equivale ao desaparecimento" (Sitte, 1902). Para resolver um

Os desenhos constantes na figura 74 representam essas idéias. O quarto desenho mostra um cruzamento onde se procurou evitar que diversas artérias se encontrassem num único ponto.

Com base nessa orientação, Freire vai propor que, caso a abertura dessa rua se justifique, ela deverá ser projetada de tal forma que tenha seu cruzamento final realizado em dois pontos distintos. Deslocando-a mais para o lado da rua Direita e lançando-a em curva, seu traçado permitiria que cortasse os três quarteirões de maneira ortogonal, facilitando a construção de prédios de esquina e desembocando em um pequeno largo no encontro final com a rua da Quitanda (último desenho da fig. 74). Ou então, seguindo o exemplo da cidade de Darmstadt, que apresentou solução para idêntico problema na exposição alemã dos municípios de Dresden (fig. 75).

A ausência de "sentimento artístico"

Da mesma forma que o projeto do governo apresenta falta de sustentação em aspectos técnico-viários, inconsistência semelhante vai se dar em relação à questão estética. "É que, para resolver problema desta ordem, dos quais pode resultar uma monstruosidade que deforme para sempre a nossa capital, são necessários requisitos que a Secretaria da Agricultura nem parece aperceber-se."²⁴

Para reforçar esse seu comentário, Freire vai recorrer ao arquiteto belga Arthur Vierendeel, que em sua memória *Traçado de ruas e praças públicas*, de 1905, diz:

Traçar uma rua ou um bairro de cidade é criar uma obra d'arte do mesmo modo que elaborar o plano de um monumento ou pintar um quadro, eis o princípio fundamental que as administrações

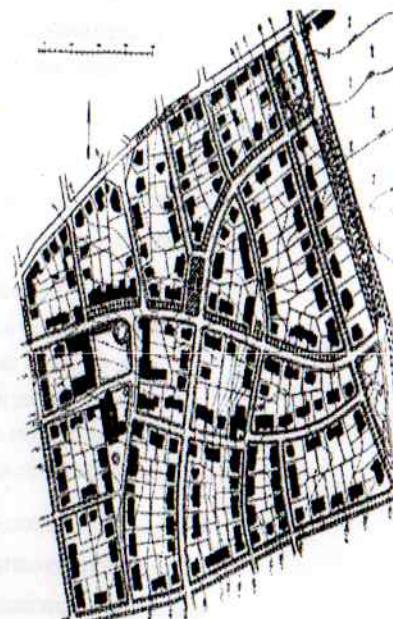


Fig. 75 - Freire usa o exemplo do plano de um subúrbio da cidade de Darmstadt, na Alemanha, para mostrar o correto equacionamento da questão dos entroncamentos viários. Mais um argumento para criticar a encruzilhada, entre a rua do Comércio e a da Quitanda, proposta por Neves. Freire retirou esse exemplo dos anais da 1ª Exposição de Urbanismo, realizada em Dresden, Alemanha, no ano de 1903.

Fonte: Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., pp. 91-145.

²⁴ *Ibid.*, p. 123.

perderam muitas vezes de vista. [...] as necessidades modernas de ordem técnica e higiênica devem ser satisfeitas, sem a mínima restrição [...] tudo isso, porém, deve ser realizado com arte e aí está o ponto difícil do problema.²⁵

E, para concluir essa crítica, completa com Sitte, utilizando o trecho de seu livro em que comenta as resoluções tomadas pela Liga dos Arquitetos e Engenheiros Alemães (a *Verbandes Deutsches Architekten-und-Ingenieure Verein*) em 1874:

Tem o voto da sociedade verdadeira importância porque afirma a impossibilidade de atingir um bom resultado com o concurso exclusivo das administrações. Por que não fazer executar também planos de catedrais, não encomendar quadros históricos ou compor sinfonias por via administrativa? Seria igualmente judicioso. A razão está em que precisamente uma obra de arte não pode ser criada por comissões ou repartições, mas somente por um indivíduo. Uma planta de cidade que deve produzir efeito artístico é ainda uma obra de arte, e não uma simples operação de viabilidade.²⁶

O objetivo de Freire com essas citações é procurar demonstrar que qualquer proposta de intervenção urbana só poderá ser esteticamente bem resolvida se for concebida por um único indivíduo, e não por uma equipe de burocratas. Assim, defende mais uma vez a experiência das cidades alemãs, que para essa finalidade contratam sempre um profissional especializado externo – o urbanista – tal qual um Joseph Stübben²⁷ (que realizara planos para mais de quarenta cidades) ou um Friedrich Puetzer (autor do projeto de Darmstadt).

Dessa forma, não só condena a atitude do governo do estado, como a da própria Secretaria Municipal que coordena, pois ambos não estariam preparados para tal tarefa artística – embora a repartição municipal estivesse mais autorizada a opinar sobre o assunto por ter estudado a questão com mais tempo e dedicação.

De qualquer maneira, o importante dessa argumentação toda é que ela vai conduzir Freire a propor a contratação de um consultor especializado para elaborar um plano ou sugerir alterações sobre “os melhoramentos de São Paulo”. E esse consultor sugerido será o urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard.²⁸

²⁵ Arthur Vierendeel, *apud* Vitor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 122.

²⁶ Camillo Sitte, *apud* Vitor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 123.

²⁷ Ver “Apêndice” no final do livro.

²⁸ Ver “Apêndice” no final do livro.

Assim, optou-se pela escolha de um profissional de reconhecimento internacional e que estivesse isento no contexto político que a questão havia assumido. Qualquer outra proposta, como consultar algum técnico brasileiro ou mesmo propor a realização de um concurso público, foi por isso descartada por Freire.

Um outro ponto condenável – pela ausência desse “sentimento artístico” – do projeto de Neves refere-se à não-consideração dos efeitos estéticos propiciados pela topografia natural do Vale do Anhangabaú. O fato de o Centro da cidade ser cortado por um vale é um recurso que deve ser explorado ao máximo.

A busca do pinturesco, tão recomendada por Sitte, já é aqui um dado natural: o vale sendo cruzado pelo belo Viaduto do Chá, tendo de um lado a esplanada do Teatro Municipal, requer com certeza um belvedere do lado oposto, ou seja, a desapropriação de todo o lado ímpar da Libero Badaró, de maneira que ali se estabeleça um mirante-parque, em contigüidade aos jardins do Anhangabaú. Tal como definira o projeto da municipalidade. E muito diferente da proposta de Neves, na qual uma avenida corta retilineamente o fundo do vale, sendo ladeada por duas “muralhas” de edifícios, deixando de tirar partido das vantagens propiciadas pelo relevo.

A beleza dessa paisagem natural havia impressionado bastante o sanitarista francês Edmond Imbeaux (o mestre de Saturnino de Brito), que visitara São Paulo na ocasião. Imbeaux era o engenheiro-chefe da cidade de Nancy, na França, onde havia uma praça projetada que era uma das mais belas da Europa.

Freire, a esse respeito, comenta:

Isso não o impediu de ficar extasiado ao visitar o nosso teatro, diante do espetáculo natural que tão levemente se quer hoje destruir por completo. Raras vezes, de fato, se encontrará topografia tão favorável para mostrar a existência ou a falta de sentimento estético de uma população! Não a deixemos perder.²⁹

Outros pontos relacionados a esse aspecto estético serão ainda propostos por Freire, não como censura ao projeto do governo estadual, mas como embasamento para as propostas que apresentará.

A ausência de visão sanitarista

A concepção estética do projeto de Neves, mais ao estilo haussmanniano, provocará consequências bastante negativas do ponto de vista sanitário, pois a construção de edificações no vale não permitirá

²⁹ Vitor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 125.

Cidades	Habitantes por hectare de parques
Meriden, Connecticut	51,4
Los Angeles, Califórnia	64,8
Boston	94,7
Saint-Paul	202,7
Washington	206,4
São Francisco	214
Viena	400
Saint-Louis	575
Detroit	663,4
Filadélfia	799,7
Baltimore	872,1
Nova York	943,6
Londres	1.031,5
New Orleans	1.042,6
Chicago	1.210,3
Paris	1.354,7

Fig. 76 - Na comparação com a quantidade de habitantes por hectare de áreas verdes, São Paulo ocupava uma vergonhosa posição. Enquanto o último classificado da lista ficava com o índice de 1.354 ha, a capital paulista atingia a cifra de 14 mil ha. A discussão sobre os melhoramentos do Anhangabaú deveria considerar esse fato – sua transformação em parque impunha-se como uma necessidade de ordem não somente sanitária. O projeto de Neves desconsiderava totalmente esse fato ao permitir construções em todo o vale.

Fonte: Vítor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", *cit.*, pp. 91-145.

ques" em diversas cidades do mundo: as melhores situações são as existentes em Los Angeles (65) e Boston (95) e as piores em Chicago (1.210) e Paris (1.354). Buenos Aires ficaria com um índice em torno de 1.200, e São Paulo, com a vergonhosa cifra de 14 mil. Se São Paulo quisesse se aproximar dos índices mais baixos da escala, o de Paris, por exemplo, necessitaria de cerca de 400 ha a mais de parques. A várzea do Carmo poderia fornecer uns 24 ha e mais uns 5 ha a região do Anhangabaú. Vê-se por aí o tamanho de nossa carência. O pouco que essas duas áreas acrescentariam já poderia, no entanto, gerar um incentivo para a transformação futura de outras áreas em zonas verdes. Reside aí a importância da solução adotada pelo projeto da prefeitura (fig. 76).

que essa zona seja transformada em área verde, fazendo assim desaparecer o que poderia vir a ser "um dos reservatórios de ar indispensáveis ao desenvolvimento da cidade".³⁰

Ou, em termos sittianos, o projeto de Neves daria ensejo apenas à utilização de alguma vegetação ao longo da avenida, a que esse urbanista denomina "verde decorativo", e não do "verde sanitário" que a vegetação maciça de um parque possibilita.

E esse argumento tem sua justificativa: São Paulo era, na época, uma das cidades com menor índice de área verde do mundo. Sendo assim, não se poderia perder uma oportunidade como essa, em que a transformação tanto do Anhangabaú quanto da várzea do Carmo em áreas verdes poderia fazer São Paulo se aproximar um pouco mais do índice mínimo adotado nos países mais desenvolvidos.

Freire apresenta, a título de comparação, uma tabela em que constam os "índices de habitantes por hectare de par-

Crítica à apropriação simplista de modelos advindos da experiência urbanística internacional

"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 de coisas fora de moda há quase meio século. A origem dessa falsa noção vem das transformações de Paris."³¹

Com esse comentário, Freire vai abordar a tendência generalizada de copiar para outros contextos as soluções adotadas por Haussmann em Paris, que eram específicas da situação por que passava essa cidade em meados do século XIX. E completa com um argumento de Sitte:

"Seria um erro acreditar que os processos empregados em Paris por necessidade, muitas vezes, produziram iguais resultados em outros lugares" (Sitte, 1902). [...] Foi por preocupações sobretudo de ordem política que o Segundo Império criou as famosas rotundas e ruas demasiado largas e demasiado compridas, mas mais fáceis de policiar. Reproduzindo-as, em cidades de menor importância, mais se procurou imitar uma grande capital do que satisfazer realmente as necessidades locais.³²

É nesse mesmo modismo que o projeto de Neves se enquadra, sem estudo mais refletido nem adaptação às circunstâncias locais. Apenas com a intenção imediatista de desafogar o trânsito da área central e imprimir à cidade uma imagem de modernidade, segundo as tendências mais recentes observadas nos centros europeus, entre os quais, Paris simbolizava o modelo ideal.

As propostas de Vítor Freire para o Centro de São Paulo

Após apresentar a crítica ao projeto do governo estadual, Freire vai arrolar os principais pontos que devem nortear a elaboração de um plano urbanístico.

A adoção do ponto de vista "de conjunto"

Esse é um aspecto de grande importância na argumentação de Freire. Sua insistência é no sentido de que as análises e proposições de intervenção na cidade sejam realizadas por uma ótica mais ampla, de um ponto de vista global.

Seu objetivo é provocar uma mudança de posturas, que elas não se limitem a visões localizadas (intervenção por bairros, por exemplo) nem setoriais (como a ótica sanitária de Saturnino de Brito), mas

³¹ *Ibid.*, p. 113.

³² *Ibid.*, p. 114.

que procurem considerar a maior quantidade possível de aspectos envolvidos nessa complexidade que é o urbano. Pode-se até mesmo dizer que essa visão de conjunto é o requisito básico para que o engenheiro, o arquiteto ou o administrador público da época torne-se um urbanista.

Na tentativa de dar uma definição para essa “visão de conjunto”, Freire inicialmente diz que essa postura deve fazer parte da concepção de medidas preventivas a serem adotadas para controlar o crescimento desmesurado das cidades. Essas medidas precisariam conter dispositivos que permitissem não só a facilidade da circulação viária, mas, sobretudo, a perfeita distribuição de ar e luz na trama urbana.³³ Ou seja, o enfoque viário adequando-se a medidas de caráter sanitário.

Acrescenta também nessa análise o componente da estética, de tal forma que se constitua o tripé analítico que Vierendeel julgava o correto para analisar o problema do arranjo de cidades.³⁴

Um plano assim concebido precisaria ainda, segundo Freire, ser organizado levando também em consideração a opinião dos vários agentes envolvidos na produção do espaço da cidade:

Nele tem de se fazer ouvir a todos os que, como o estado, projetam levantar edifícios de certa importância. De acordo com esses edifícios, sua implantação, caráter e arquitetura, é que a solução definitiva deve ser escolhida. É igualmente essencial, em seguida, fazer dele uma obra que não possa ser alterada, a não ser de comum acordo.³⁵

Por fim, essa preocupação de Freire em abordar a questão urbana de uma forma global vem contribuir para uma mudança de procedimento nas práticas adotadas pelo estado nesse tipo de intervenção.

A “visão de conjunto” vem não só possibilitar a elaboração de instrumentos de controle das áreas de expansão periférica (sobretudo a partir da Lei nº 1.847, de 1915), como também vem permitir o desenvolvimento de uma abordagem mais abstrata e conceitual da dinâmica urbana, fundamentada na obra dos primeiros tratadistas europeus.

Proposta de revisão do padrão de retilinearidade presente na concepção viária das cidades modernas

A tendência de valorização da linha reta é um fato que remonta ao período da Renascença, quando o estudo das leis da perspectiva levou os arquitetos a utilizarem a axialidade com o fim de criar uma idéia de monumentalidade, visando a uma finalidade estética “superior”.

³³ *Ibid.*, p. 94.

³⁴ *Ibid.*, p. 113.

³⁵ *Ibid.*, p. 111.

O prefeito Haussmann retoma esses princípios e os aplica em meados do século XIX no projeto de remodelação de Paris. O alinhamento reto, regular e de grande extensão é complementado por uma padronização do gabarito das construções, e o efeito estético daí decorrente agrada enormemente às classes sociais em ascensão. O exemplo ultrapassa as fronteiras da capital francesa, passando a simbolizar os valores da modernidade e os ideais culturais da nova sociedade burguesa. O modelo começa a ser imitado em toda parte, e é aí que aparecem seus maiores equívocos.

A transposição não criteriosa do modelo parisiense foi o que marcou a tônica das intervenções nas cidades alemãs do período pós-1860, em que os princípios tecnicistas de Reinhard Baumeister³⁶ imperavam. Os horrores cometidos – “impecáveis, aliás, quanto ao alinhamento, como a avenida Central do Rio” –³⁷ fizeram com que a Liga dos Arquitetos e Engenheiros Alemães redigisse um voto de protesto em 1874, que se tornaria um marco significativo no urbanismo alemão.

Esse manifesto, apresentado por Sitte em seu livro de 1889, resume-se em três pontos:

1. O planejamento da expansão urbana consiste, em sua essência, na determinação dos principais traçados dos meios de transporte – ruas, bondes a tração, bondes a vapor, canais –, que devem ser tratados sistematicamente e, portanto, sobre uma área considerável.
2. O traçado das ruas deve priorizar as vias principais, mantendo-se a observância dos caminhos já existentes, assim como das vias laterais, que devem ser determinadas de acordo com as condições locais. A subdivisão dos terrenos deve ser feita sempre em função das necessidades do futuro imediato ou legadas ao empreendimento privado.
3. O agrupamento de diferentes partes de uma cidade deve ser efetuado por meio do estudo prévio de uma situação e outras características particulares, com exceção das medidas sanitárias aplicadas à indústria.³⁸

Esses três princípios votados por essa associação não só viriam ao encontro do ponto de vista de Sitte, como também serviriam para as proposições de Freire a respeito do modo de intervenção no Centro paulistano. A defesa do traçado histórico existente na colina central e as considerações a respeito da topografia acidentada e da valorização dos efeitos panorâmicos existentes no belvedere da Libero Badaró são aspectos da proposta de Freire que certamente foram inspirados nesses princípios da urbanística alemã.

³⁶ Ver “Apêndice” no final do livro.

³⁷ Vitor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 115.

³⁸ Camillo Sitte, *A construção de cidades segundo seus princípios artísticos (Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen)* (São Paulo: Ática, 1992), p. 127.

A decorrência natural dessa linha de intervenção é a solução do problema viário com o recurso do “circuito exterior” (que contorna o Centro histórico sem desfigurá-lo) e sua complementação em direção à periferia através dos traçados naturais definidos pelos meios de transporte (que, pela nossa tradição, seriam estabelecidos seguindo-se os antigos caminhos que contornavam encostas e cumeeiras, e nunca pelos fundos do vale).

Daí se origina a outra concepção adotada por Freire a respeito da estrutura urbana global, que definiria as diretrizes da expansão urbana.

Em volta desse Centro estenderam-se, ondulantes, quais os tentáculos de um polvo, irradiando do corpo, as linhas de grande comunicação – os leitos das antigas estradas –, amoldando-se às caprichosas voltas do terreno e constituindo atualmente as artérias de acesso ao Centro. Enchendo os claros entre essas, vieram mais tarde a implantar-se algumas raras novas artérias de acesso, aproximando-se mais da linha reta e, formando a grande massa, as ruas transversais, constituindo-se por essa forma a rede de viação secundária dos bairros de moradia.³⁹

Percebe-se assim que Freire propõe um esquema de estrutura urbana fundamentado não só nesses preceitos da urbanística alemã e sítiana, mas também naqueles princípios de Stübben apresentados no Congresso de Chicago de 1893.

Embora Freire não faça alusão à obra de Joseph Stübben nessa sua conferência em 1911, pode-se, no entanto, supor que já conhecesse seu trabalho, uma vez que ambos estiveram presentes no Congresso Internacional de Londres em 1910.

Apesar de recente, esse contato geraria influências em futuros trabalhos de Freire. Nos textos que redigiria em 1915 discutindo a expansão urbana da capital paulista, ele se utilizaria fartamente desse material de Stübben de 1893 (publicado em 1895), e não da obra mais conhecida e citada desse alemão, que era o manual *Der Städtebau*, de 1890. Isso se justifica, pois esse livro aportaria por aqui só em 1924, quando de sua terceira edição, ocasião em que seria largamente utilizado por Ulhoa Cintra e Prestes Maia, e não mais por Freire.⁴⁰

Seguindo essa postura de censura aos alinhamentos viários retilíneos, Freire apresenta ainda outros casos em que tal situação foi evitada ou corrigida, pela utilização de elementos ligados ao pinturesco, de efeitos estéticos advindos da quebra dos alinhamentos, de curvaturas e concavidades ao longo do

³⁹ Vitor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 100.

⁴⁰ Esta constatação foi obtida a partir do exame do acervo da biblioteca da Escola Politécnica, onde esses três urbanistas lecionaram.

traçado viário, da diversidade no alinhamento das construções, etc. Enfim, soluções que foram muito bem empregadas em cidades como Nuremberg, Munique, Dessau, Londres e propostas também em Paris.

O caso mais exemplar nesse sentido parece ser o de Nuremberg, tão exaltado por Arthur Vierendeel, em seu trabalho de 1905, e aqui apresentado por Freire:

Passar em Nuremberg é o mesmo que ver uma mágica arquitetural; a cada passo se vêem coisas novas; é a cidade do imprevisto e da variedade, variedade nos monumentos e nas habitações, das quais cada uma tem seu cunho particular, e, sobretudo, variedade no alinhamento dessas habitações. [...] Na rua principal de Nuremberg, a Königstrasse, ligando a estação à praça, rua de circulação intensa, [...] rua de belos estabelecimentos, de belos hotéis, de belos cafés e por onde passa uma dupla linha de *tramuways* elétricos; as guias dos passeios são de disposição regular, mas têm estes todas as larguras, desde 3 metros até 10 e mais e, de fato, a circulação em nada é prejudicada.

O mais singular, porém, dessa rua única no mundo é a implantação das casas: em sua maioria, cada uma é enviesada em relação à que lhe fica vizinha, deixando lateralmente um vão suficiente para colocar um mostruário cuja exposição, visível de muito longe, chama a atenção do cliente e permite-lhe parar, demorar-se à vontade, sem ser incomodado pelos que passam e sem de forma alguma incomodá-los.⁴¹

A Königstrasse é considerada então uma rua de características fortemente irregulares, no entanto, bastante prática e estética, devendo por isso ser estudada com atenção pelos urbanistas e por municipalidades de outros países. O exemplo bem-sucedido é aplicado também às novas áreas de expansão na periferia de Nuremberg, onde casos como o da Luitpoldstrasse já evidenciam que essa estética do pinturesco pode conviver em grande harmonia com as necessidades de uma moderna cidade de 300 mil habitantes (fig. 77).

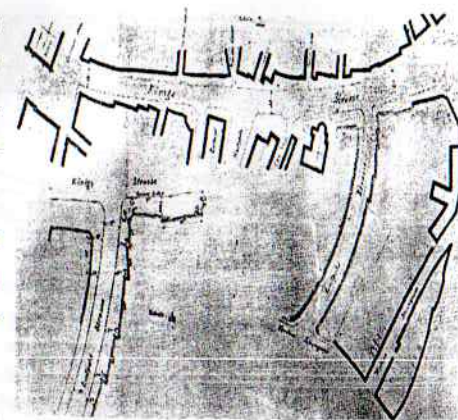


Fig. 77 - Freire utiliza-se do exemplo da cidade de Nuremberg, Alemanha, para mostrar as vantagens dos alinhamentos viários encurvados, e também quando os alinhamentos das construções são realizados de forma não perpendicular ao eixo das ruas. O desenho foi extraído de uma obra do engenheiro belga Arthur Vierendeel intitulada *Traçado de ruas e praças públicas*, de 1905.

Fonte: Vitor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., pp. 91-145.

⁴¹ Arthur Vierendeel, *apud* Vitor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 116.



Fig. 78 - O princípio artístico contido no traçado de arruamentos encurvados é novamente defendido por Freire, a partir do exemplo da cidade de Munique, na Alemanha, cujo plano de extensão fora concebido por Theodor Fischer, em 1893. "Impediu porventura alguma vez a curva, habilmente manejada, a facilidade do tráfego?", indaga Freire. O exemplo só consta na primeira edição francesa do livro de Sitte, de 1902 – precisamente aquela de que Freire dispunha.

Fonte: Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., pp. 91-145.

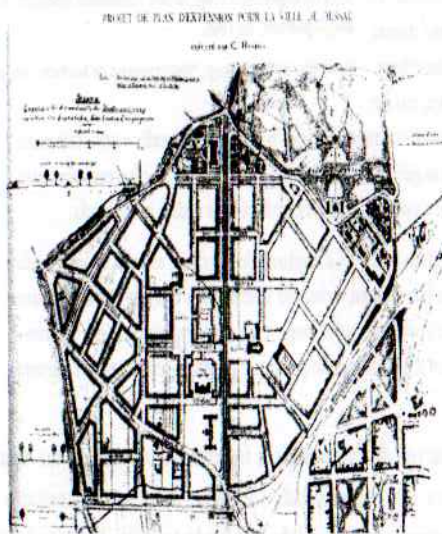


Fig. 79 - Com o exemplo do plano de extensão da cidade alemã de Dessau, realizado por Karl Henrici, Vitor Freire vai expor todas as vantagens decorrentes de um projeto bem resolvido, que considere com detalhes a correta disposição dos edifícios públicos, das praças, a valorização dos efeitos da topografia e muitos outros aspectos relacionados ao traçado viário.

Fonte: Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., pp. 91-145.

Um outro exemplo apresentado por Freire é o caso de Munique, considerada então a "Atenas da Alemanha" e onde, nos bairros em que se adotaram de forma sistemática os grandes alinhamentos retilíneos, foi realizada uma ação corretiva por meio da colocação de monumentos decorativos ao longo desses eixos, de maneira que se rompesse o desagradável efeito estético das extensas perspectivas visuais. Refere-se também ao caso da Arnulfstrasse, onde o arquiteto Theodor Fischer projetou uma extensa avenida de 1.500 m de comprimento por 28 m de largura, impondo a seu traçado uma curvatura discreta, causando belo efeito visual e sem prejuízo à fluidez do tráfego (fig. 78).

Freire descreve também o modelo adotado em outra cidade alemã, Dessau – exemplo também extraído do livro de Sitte –, onde o arquiteto Karl Henrici projeta um bairro marcado predominantemente pelos alinhamentos interrompidos ou encurvados, de maneira que se saliente o belo efeito estético decorrente da concavidade dos alinhamentos das construções em relação ao leito viário (fig. 79).

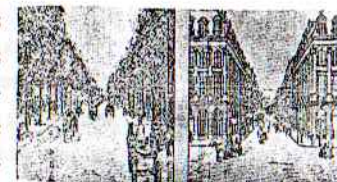
Em Londres, o exemplo vem da Queen Victoria Street, uma das mais importantes artérias comerciais da cidade e com não mais de trinta anos de existência. Essa rua é marcada pela extrema diversidade, pois, segundo Freire,

[...] em uma extensão de 1 quilômetro apresenta todas as irregularidades possíveis e imagináveis; partes retas, curvas e quebradas, misturando-se ao acaso; lados paralelos, lados não paralelos. A lar-

gura dessa artéria varia entre 50 pés e 70 pés, e a passagem do mínimo ao máximo não é feita de modo algum de forma gradual e insensível, mas sim repentinamente, à mercê das circunstâncias. Basta dizer que as larguras mínima e máxima se encontram ambas no meio e não nas extremidades.⁴²

Para o caso de Paris, a proposta de quebra de monotonia dos alinhamentos retos é extraída da obra de Eugène Hénard, que assim comenta muitas das ruas de sua cidade:

[...] o inconveniente irremediável do alinhamento reto e contínuo é a convergência rápida de todas as linhas de perspectiva. A 200 metros, as particularidades das fachadas perdem-se e confundem-se, e nada mais se distingue a não ser os perfis dos planos de testa, isto é, corpos de chaminés, de onde emergem a torto e a direito tubos de ferro de formas variadas, devidas à imaginação inesgotável dos picheleiros (fabricantes de artefatos de folha-de-flandres). Compare-se o efeito de uma antiga rua sinuosa, irregular, ao aspecto de uma outra nova, e ver-se-á que à primeira pertence toda a superioridade do efeito.⁴³



A correção a ser implantada, segundo Hénard, limitar-se-ia a provocar uma alternância no alinhamento das construções, de modo que se criem dentes facetados, cuja área retangular seria preenchida por vegetação, segundo um estilo muito próximo ao de Nuremberg (fig. 80).

Com todos esses exemplos, evidencia-se a postura de Freire contrária à monotonia viária imposta pela linha reta. A aproximação com a visão siettiana é plena nesse aspecto – o caráter pinturesco tanto defendido por Sitte é aqui resgatado por Freire com esses inúmeros casos extraídos da primeira edição francesa (1902) da obra desse urbanista austríaco.

Os esquemas geométricos não fazem parte da concepção de estrutura viária de Freire. Prefere assim, com a utilização das curvaturas e concavidades, ir contornando as encostas, os obstáculos topográficos e

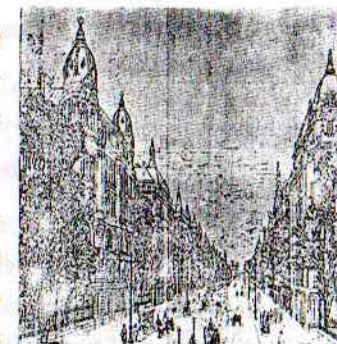


Fig. 80 - Nesta sequência de desenhos extraída da obra de Eugène Hénard, Freire vai apresentar as diferenças existentes entre distintas concepções para os espaços verdes: alinhados junto ao meio-fio, inexistente e intercalado sob a forma de pequenas praças reentrantes. A monotonia e a retilinearidade das duas primeiras são censuradas por Freire. A movimentação existente na última solução é elogiada.

Fonte: Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., pp. 91-145.

⁴² Ibid., p. 120.

⁴³ Eugène Hénard, apud Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., p. 118.

os condicionantes históricos presentes nos traçados viários tradicionais. Dentro de certos limites, é óbvio, pois, nessa sua ótica de "visão de conjunto", as restrições advindas dos sistemas de infra-estrutura (águas pluviais e esgotos, sobretudo) não podem ser esquecidas, assim como os requisitos da fluidez viária, bastante relevantes para a dinâmica das cidades modernas.

É por esse motivo que o modelo ideal de estrutura urbana de Freire é aquele formado espontaneamente, de tendência radial-concêntrica, com as avenidas radiais dirigindo-se aos arrabaldes segundo as linhas de desenvolvimento e ocupação natural dos terrenos. É com essa intenção que se utiliza, para reforçar sua argumentação, das obras de Sitte, Vierendeel, Robinson e Hénard.

O sistema viário ideal para São Paulo

A visão de Freire nesse aspecto é claramente sittiana. Respeita os traçados históricos existentes nas áreas centrais das cidades, os condicionantes impostos pela topografia, enfim, a estética do pintoresco, na qual são valorizadas as curvaturas, as ligeiras mudanças de direção, a diversidade no alinhamento das construções em relação às ruas, etc. Mas com certos limites sempre sendo observados, de forma que não se obstrua a perfeita fluidez da circulação. As intervenções devem ser realizadas sempre objetivando alargar ou corrigir os traçados, mantendo-se-lhes, no entanto, a forma primitiva.

Condena, assim, a tendência generalizada de se conceberem os novos alinhamentos na prancheta, utilizando-se somente régua e esquadro, e sem consideração com as circunstâncias naturais do local. Assim como contesta a imitação haussmanniana pura e simples, Freire também reage contra aqueles que adotam os sistemas viários rigidamente geométricos.

Com base nos argumentos do belga Charles Buls,⁴⁴ Freire discorre então sobre o que seria esse sistema ideal para São Paulo:

Nada da grelha "retangular" de Nova York, superior ao "xadrez" de Buenos Aires, por permitir a constituição de lotes sem o fundo exagerado dos que também encontramos no nosso tabuleiro de Santa Ifigênia, mas tendo ambas as disposições do mesmo inconveniente comum – alongamento excessivo de distância desde que os pontos de partida e chegada não estão na mesma rua –, inconveniente que se procurou remediar na cidade platense com a rede triangular das avenidas diagonais. Nada do sistema "triangular" como o que ficará desafogando o centro da capital argentina e que só

tem sua explicação quando, como ali e na moderna Antuérpia, estendendo-se a cidade sobre uma frente de acesso onde os pontos de desembarque são numerosos, é mister estabelecer comunicação pronta com os outros centros de vida escolhidos para vértices, o mercado, a bolsa, a estação ferroviária, o correio. Nada ainda do sistema "radial" com o qual esgotamos a lista das distribuições geométricas, empregado em Nova Orleans e, na Europa, em Karlsruhe, onde o palácio ducal causa pesadelos ao forasteiro que com ele topa invariavelmente ao fundo de cada uma das varetas do leque, formado pelas ruas da cidade.⁴⁵

Assim, o modelo adequado deveria ter uma certa organicidade, em que três elementos se destacariam: *o núcleo central, as avenidas radiais de penetração e as ruas transversais de conexão interbairros.*

Tal modelo, classificado por Charles Mulford Robinson de ideal, é o que deveria ser adotado para uma correta "visão de conjunto" do problema da extensão urbana.

Esse esquema [...] representa, pode dizer-se, a planta de nossa capital. Não faltam nem se mostram ainda insuficientes as linhas de grande penetração. São em geral largas. Nem todas são rigorosamente alinhadas. Que importa? Não é precisamente a curva que melhor se presta a adaptar-se à configuração de nosso terreno acidentado, do qual suga a cidade seu elemento característico de encanto: o pitoresco?⁴⁶

Com esse critério de intervenção, aliado à visão de conjunto, o urbanista poderia então projetar os melhoramentos viários de maneira correta, pois sua ação estaria vinculada, em um nível mais global, ao plano de extensão e de desenvolvimento futuro da cidade.

A proposta de um anel viário para a área central

As considerações acima expostas conduzem então Freire a analisar a questão do congestionamento da área central de uma maneira mais globalizante.

O problema dos melhoramentos dessa região não seria mais solucionado somente a partir das interligações recomendadas no plano elaborado dois meses antes com Eugênio Guilhem (basicamente os alargamentos da São João, Líbero Badaró e Boa Vista). Conteriria também uma proposta mais abrangente: "[...] a solução mais vantajosa para aquelas [cidades] cujo núcleo, construído sem orien-

⁴⁴ Ver "Apêndice" no final do livro.

⁴⁵ Vítor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., p. 99.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 100.

tação geométrica, como é o de São Paulo, começa a apresentar-se congestionado é a de um circuito exterior envolvendo-o por completo".⁴⁷

Assim, seguindo mais uma vez as diretrizes do livro de Robinson – que classifica essa solução de “ideal” – e influenciado também pela *Ring* vienense, Freire propõe um anel viário contornando o Centro Velho da cidade e expandindo as possibilidades do tradicional Triângulo formado pelas ruas de São Bento, 15 de Novembro e Direita. Correndo paralelamente a essas três vias, o “circuito exterior” seria então delimitado por um triângulo maior, situado ainda dentro da colina histórica e balizado pelas ruas Líbero Badaró, Boa Vista e Benjamin Constant.

Essa solução, além de respeitar o traçado do Centro histórico, permitia uma perfeita integração entre o novo circuito e o projeto de instalação do Centro Cívico da cidade na região da Sé, projeto esse concebido no tempo do intendente Pedro Augusto Gomes Cardim (1897), mas até então não realizado.

Dessa forma, a cidade adquiriria o aspecto de metrópole moderna, pois seria dotada de um conjunto monumental de edifícios públicos que, segundo Freire, impressionaria vivamente o estrangeiro que chegasse à cidade.

Que impressão faria o “anel” paulistano? Suponhamos o caso de um visitante da capital. Desembarcando na Estação da Luz e entrando na cidade pelo largo de São Bento e rua Boa Vista, teria ele diante de si sucessivamente: o Parque da Várzea e o panorama da cidade industrial, o monumento da fundação e os edifícios do governo à esquerda. Continuando, veria a nova catedral de frente, contorná-la-ia por qualquer das ruas alargadas que hoje são Marechal Deodoro e Esperança, vendo sob um ângulo favorável o novo Congresso e o Paço Municipal. A essa parte da cidade, coalhada de edifícios públicos, seria imposto o caráter monumental cujo coroamento deveria pertencer ao Congresso. Em frente a este e para fazê-lo valer, deveria ser rasgada uma larga esplanada de acesso abrindo sobre o largo de São Francisco. A Academia, o Mosteiro e, em seguida, o terraço formado pela rua Líbero Badaró [...] debruçado sobre o parque do Anhangabaú e servindo de centro a um belíssimo panorama, terminaria a volta pelo regresso ao ponto de partida no largo de São Bento.⁴⁸

Portanto, tanto a *Ring* quanto o Centro Cívico são proposições novas, não existentes no projeto de Freire e Guilhem. São acréscimos que Freire concebeu com a intenção de dar um caráter global aos melhoramentos do Centro da cidade, transformando-o num “plano de conjunto”. Com certeza ele se

⁴⁷ *Ibid.*, p. 104.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 105.

utilizou das informações e livros coletados em uma viagem que realizara a Londres alguns meses antes⁴⁹ e onde provavelmente assistiu às sessões da Town Planning Conference, organizada pelo Royal Institute of British Architects (Riba).

Em relação ao “circuito exterior”, embora Freire só faça referências às influências de Viena e ao livro de 1901 de Robinson – intitulado *The Improvement of the Towns and Cities or The Practical Basis of Civic Aesthetics* –, pode-se supor que ele também tenha se utilizado das idéias de Eugène Hénard, sobretudo aquelas expostas em seu trabalho de 1905 – *A circulação da cidade moderna* –, que Freire cita em outras partes de sua conferência. É nessa obra que Hénard fará uma análise da estrutura viária das grandes metrópoles européias e idealizará o “perímetro de irradiação”, um conceito muito próximo do de “circuito exterior” e que mais tarde será utilizado por Ulhoa Cintra e Prestes Maia na elaboração do Plano de Avenidas.

A necessidade de espaços abertos

Esse aspecto foi bastante salientado por Freire no momento em que fez sua crítica ao modelo de intervenção adotado por Samuel das Neves para o Vale do Anhangabaú. Freire apresentou uma série de dados relativos à quantidade de área verde por habitante em diversas cidades do mundo, e daí concluiu que São Paulo estava entre as piores situações observadas. Portanto, a ocasião era mais que oportuna para procurar melhorar esse quadro. Ajardinar os vales dos rios Anhangabaú e Tamanduateí, mantendo-os como espaços abertos, constituía-se num item que deveria estar presente em qualquer projeto que se pretendesse para o Centro da cidade.

Além disso, seria necessário prever outros espaços verdes distribuídos ao longo da área urbanizada, de maneira que se tivesse uma série de pequenas manchas de vegetação espalhadas ao longo da cidade (como em Londres), cujo efeito sanitário seria superior ao proporcionado por aquela situação em que apenas duas ou três grandes manchas cumpriam tal função (como em Paris). Os espaços livres seriam então constituídos não só por esses parques e jardins de uso público, mas também pelas áreas livres existentes no interior de cada lote.

⁴⁹ Em sua pasta de professor na Escola Politécnica consta que Freire gozou de uma licença de seis meses entre 5-1-1910 e 5-9-1910, ocasião em que esteve em Londres e quando entrou em contato com os trabalhos de Robinson, Stübben, Hénard e Unwin, presentes no evento. Segundo depoimento dado pelo engenheiro Rogério César de Andrade (em 1987), Freire teria trazido dessa viagem um exemplar do então recém-publicado livro de Unwin, *Town Planning in Practice*, que adquiriria enorme repercussão entre os engenheiros da prefeitura, tendo servido para subsidiar a elaboração da lei dos arruamentos de 1923.

[...] ao contrário do que fazem os franceses, a utilização do terreno (nos novos bairros de Londres) não é levada ao extremo. São reservados deliberadamente vastos espaços para o ar, a luz, a verdura; está-se ali quase tanto no campo como na cidade; habita-se uma "garden-city", como dizem os ingleses, e está-se, entretanto, no centro de Londres.⁵⁰

Esse modelo de urbanismo inglês – do qual fazem parte a limitação da ocupação do lote, a obrigatoriedade da existência de áreas verdes e a implantação de um *zoning* para preservar o uso residencial – teve uma relação estreita com o urbanismo alemão nessa época. Se os ingleses foram influenciados pela legislação edilícia germânica, os alemães por sua vez souberam tirar proveito do modelo de áreas livres adotado pelos ingleses.⁵¹

No entanto, o conceito que melhor procurava exprimir essa necessidade de áreas livres urbanas era advindo do modelo americano, que o designava "sistema de parques" e que punha as cidades americanas em posição de destaque nessa classificação de habitantes por hectare de parque.

Freire apresenta uma série de referências extraídas da municipalidade de Boston, onde muitas glebas foram desapropriadas para que a cidade pudesse contar com novas áreas verdes – na verdade parques de recreio e lazer, fundamentais não só à higienização ambiental, mas também à "salubridade moral" da população.

Reproduz, para efeito de ilustração, o trecho de um artigo do jornal *Herald Tribune* de 1904:

[...] os terrenos de recreio salvam as crianças das más influências e das companhias perigosas. O valor capitalizado de um moço inteligente, robusto e trabalhador, para si e para a comunidade, representa no mínimo uma média de 30 contos. Mil crianças que se salvem por essa forma representam por consequência 30 mil contos de capacidades produtoras. Se considerarmos agora as despesas, as perdas, a destruição correspondente a cada indivíduo educado na escola do vício e do crime, pode fazer-se idéia dos benefícios econômicos da criação dos logradouros no conjunto dos melhoramentos sociais.⁵²

Igual exemplo seguiu Buenos Aires, com a aquisição de uma grande área em plena avenida Alvear, e entregando posteriormente seu projeto paisagístico a Bouvard.

⁵⁰ Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., p. 131.

⁵¹ Atribui-se hoje em dia ao inglês Thomas Cogan Horsfall a responsabilidade por um dos fluxos desse traslado, a partir de uma viagem que realizara em 1897 às cidades alemãs e que daria origem a um livro publicado em 1904, intitulado *The Improvement of the Dwellings and Surroundings of the People: The Example of Germany*. Essa obra causaria profunda influência nas idéias de Raymond Unwin.

⁵² *Herald Tribune*, apud Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., pp. 132-133.

Define-se assim a visão de Freire nesse assunto: é defensor da progressiva incorporação de novas áreas verdes à mancha já urbanizada paulistana. Para tanto seria necessário dotar a prefeitura de instrumentos fiscais e urbanísticos a fim de conseguir realizar as aquisições necessárias.

Além do aumento desses parques públicos, a disposição de áreas livres dentro de cada lote era outra possibilidade a ser implementada na legislação paulistana. Sob esse aspecto, Freire contribui bastante, pois incorpora à lei dos perímetros de 1915 a obrigatoriedade de recuos laterais e frontais nas construções novas a serem erigidas nas zonas de expansão urbana. Além disso, tanto Freire quanto Bouvard adotarão nessa época uma postura favorável à concepção de cidade-jardim, o que contribuirá decisivamente para a instalação aqui em São Paulo da Companhia City de loteamentos, da qual esses dois urbanistas farão parte.

A importância do controle das áreas de expansão urbana

Esse tema inovador no urbanismo paulistano foi introduzido por Freire a partir das postulações em torno da "visão de conjunto".

A ótica global aplicada às análises e propostas de intervenção viria romper com as tradicionais práticas setoriais, que ora enfocavam excessivamente o aspecto sanitário, ora o viário. Embora a questão estética sempre estivesse presente, essas ações eram ainda marcadas por um viés bastante segregacionista, privilegiando somente intervenções naqueles espaços caracterizadamente elitizados da cidade – as áreas centrais. A visão do organismo social e urbano como um todo era ainda um fato inovador.

O "plano de conjunto" proposto por Freire teria assim um caráter de *previsão*, na medida em que, ao se preocupar com as áreas de expansão periférica, introduziria novas questões no âmbito do planejamento, como a aquisição de reserva de glebas destinadas aos espaços abertos, a prévia definição dos principais eixos viários de transporte, o estabelecimento de parâmetros para o retalhamento das chácaras e a ocupação de novos lotes, a destinação de bairros-jardim para a população operária, etc.

A inspiração veio dos exemplos e da prática desenvolvida nas cidades alemãs e inglesas, especialmente por intermédio das corporações municipais (como em Ulm, na Alemanha), instituições criadas com a única finalidade de desapropriar e assim prover a cidade de um estoque de terras destinado a uma utilização social futura.

Um modelo de administração municipal

Freire buscará, no estudo da experiência internacional de gestão municipal, as boas práticas que as cidades da Europa e dos Estados Unidos acumularam no período de grande crescimento demográfico registrado em fins do século XIX. As soluções que adotaram podem servir de referência para o caso brasileiro, desde que se considerem as especificidades de nosso contexto. Assim, são abordadas diferentes situações das cidades da Escócia, da Inglaterra, da França, da Alemanha e dos Estados Unidos.⁵³ Na América do Sul, os exemplos mais significativos advêm das experiências realizadas em Buenos Aires e em Valparaíso, no Chile.⁵⁴

O item mais salientado nesse aspecto é o relativo à *organização municipal* desses países, fator que contribuiu decisivamente para a perenidade ou não das políticas públicas e dos instrumentos de controle urbano estabelecidos.

Assim, igualmente em Paris e nas cidades americanas, observa-se o exemplo negativo desse tipo de organização, pois aí predominam, tanto nas câmaras municipais como nas comissões técnicas, indivíduos despreparados ou com o único objetivo de fazer carreira política.

Já na Inglaterra e Alemanha a situação é bem diferente.

Acha-se a gestão dos municípios na Grã-Bretanha entregue aos cuidados de homens de negócio: são os vereadores recrutados quase exclusivamente entre os comerciantes, industriais e gerentes de empresas ou companhias. A escolha de alguém para tomar assento em um "*town-council*" é considerada uma verdadeira distinção, conferida pelas classes que representam a capacidade da respectiva aglomeração nas forças econômicas da nação. Essa escolha é tradicionalmente separada de toda e qualquer diferença de credo político.⁵⁵

Além disso, para se chegar à presidência de comissões ou ao cargo de "alderman", são necessários muitos anos de prática na administração pública, o que garante maior probidade nas ações desenvolvidas por esses representantes, não tendo nenhum deles a atitude venal de procurar, por exemplo, "dar água em seis dias" aos seus municípios.⁵⁶

⁵³ Vitor da Silva Freire Jr., "Melhoramentos de São Paulo", cit., p. 93.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 124.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 95.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 96.

O caso alemão, bastante semelhante ao inglês, apresenta a vantagem de oferecer remuneração à parte executiva do conselho, podendo sua escolha, por via eleitoral, recair sobre indivíduos que tenham nascido e vivido em outras cidades. Além de mostrar competência comprovada nos diversos setores da administração, esses representantes são em muitos casos eminentes professores de universidades. Assim, "em cada parte está o homem que lhe convém. As polêmicas sobre as questões de serviço são raras; quem está no governo é quem melhor entende".⁵⁷

Esse modelo de administração deu excelentes resultados. O consultor em urbanismo Joseph Stübben nasceu desse contexto, realizando planos para mais de quarenta cidades e fazendo a experiência germânica ultrapassar as fronteiras de seu país, ganhando notoriedade, sobretudo entre os ingleses.

Ilustrando esse fato, Freire sugere que lancemos mão da mesma estratégia utilizada pelos ingleses no aprendizado das experiências bem-sucedidas em urbanismo:

Será vergonha irmos aprender com os que melhor conhecem o terreno? Foi coisa que não sentiram os ingleses quando, em 1909, o National Housing and Town Planning Council organizou duas excursões para instrução especial de seus membros. Veja-se o itinerário. Primeira excursão: Colônia, Düsseldorf, Wiesbaden, Frankfurt, Würzburg, Rothemburg, Nuremberg. Segunda, em setembro: Reims, Nancy, Stuttgart, Ulm, Munique e Viena. Bem sabem os ingleses quanta razão assistia a Franklin ao dizer que "a experiência é a mais cara das escolas". E preferiram estudar o bom "*made in Germany*" a inventar o duvidoso.⁵⁸

Em defesa da contribuição de melhoria

Freire é defensor do instrumento da "desapropriação por interesse público", sobretudo se esta estiver conjugada a taxas do tipo *contribuição de melhoria*. Só assim, as municipalidades teriam o poder de intervenção, os recursos efetivos e conseqüentemente a autonomia necessária para realizar os grandes projetos de renovação urbana de suas áreas centrais.

A desapropriação era um instrumento que no Brasil vinha sendo utilizado de forma bastante desvirtuada. Visando sempre ao "interesse público", a desapropriação deveria ressarcir o proprietário com uma indenização justa, que considerasse já embutida em seu cálculo a valorização que o imóvel iria adquirir com a realização da benfeitoria pública. Mas não era bem assim que as coisas se passavam. Na

⁵⁷ *Ibidem.*

⁵⁸ *Ibid.*, p. 125.

verdade, o proprietário acabava sendo duplamente beneficiado, pois, além da indenização, acabava recebendo também todo o lucro decorrente de tal valorização.

Por exemplo, no caso da desapropriação para o alargamento de uma rua, Freire relata o seguinte caso ocorrido em São Paulo:

Um proprietário, numa de nossas ruas centrais, de prédio que lhe rendia 12 contos de réis anuais, foi obrigado a recuar, para alargamento dessa artéria de comunicação. Recebeu de indenização, segundo as normas do critério geralmente adotado, 92 contos de réis. Com 35 contos fez na parte sobrando uma nova edificação. E, como o alargamento da rua valorizou consideravelmente sua propriedade, passou ele a receber de renda, em vez de 12 contos, 21 contos e 600 mil-réis!... Quer dizer, pagou-lhe a comunidade 57 contos para que esse proprietário consentisse em valorizar a sua propriedade – à razão de 8% – em cerca de 80 contos, não entrando em linha de conta a diferença de solidez e duração das duas construções, a moderna e a antiga.⁵⁹

Se tal fato tivesse ocorrido na França do tempo de Haussmann, em vez desses 92 contos (ou 92 milhões de réis), o proprietário parisiense teria recebido apenas 600 réis, pois teria sido deduzido o ganho especulativo de sua indenização. Uma imensa diferença monetária, que certamente explica por que nesses países as municipalidades podem realizar obras tão grandiosas sem precisar recorrer a empréstimos externos.

Mas no Brasil a defesa ao interesse privado é muito forte. A consciência em relação ao bem público, ao uso público ou ao interesse público é algo quase inexistente em nossa cultura. As poucas tentativas que foram feitas procurando alterar a forma de calcular as indenizações acabaram por não se efetivar na prática. Cite-se o exemplo do Decreto federal de 9-9-1903, definindo que o valor da indenização deveria ser proporcional ao valor da locação do imóvel. “O que ali se fez foi dispor uma armadilha aos que fraudavam o Fisco, declarando valores locativos inferiores à realidade. Pelo decreto, passou o Fisco de cúmplice até então a caçador. E os proprietários caíram na ratoeira. Daí, a celeuma.”⁶⁰

Com essas constatações, Freire passará então a examinar a situação em outros contextos, como aqueles recentes dispositivos criados pelo Town Planning & Housing Act inglês, de 1909, a legislação concernente ao *contributo* italiano, ou ao *local assessment* americano, todos eles contendo variantes em torno da taxa de melhoria.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 137.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 138.

No instrumento italiano e no americano, pode-se taxar o proprietário diretamente beneficiado pelas obras públicas na proporção da valorização por elas produzida. No caso inglês, um país onde o respeito à propriedade privada faz parte da tradição, a lei manda equitativamente dividir ao meio a valorização resultante das obras feitas pelo poder público.

Freire ainda elogia a alternativa de “desapropriação por zona”, visando ao interesse público, como no caso portenho, quando se decidiu construir a praça do Congresso. Ou mesmo iniciativas seguindo os moldes daquela então recente petição que um grupo de capitalistas paulistanos dirigiu ao Congresso Estadual solicitando direitos para a abertura de três grandes avenidas na área central da cidade, petição esta que ficou conhecida como “Projeto de Grandes Avenidas”, da autoria dos engenheiros Alexandre Albuquerque e Francisco de Paula Ramos de Azevedo.

Esses argumentos levam Freire a concluir que toda e qualquer possibilidade de realização efetiva dos melhoramentos de São Paulo deverá depender essencialmente da instituição de tais instrumentos e taxas. Só assim o município agirá com autonomia plena, evitando as constantes invasões de atribuição que o governo estadual realiza toda vez que concede um empréstimo. Se essa situação já vigorasse, nenhum desses impasses em torno dos “melhoramentos da capital” estaria acontecendo.

O convite a Bouvard

Concluindo a conferência, Freire sugere que seja examinada com atenção a experiência do país nosso vizinho, a Argentina, que pouco tempo antes, em 1907, havia passado pela fase de renovação de sua capital.

Os pontos negativos e positivos do que lá se passou podem servir de alerta, orientando a reflexão sobre o assunto aqui. Como aspecto negativo, salienta o estado de penúria a que ficaram reduzidas as finanças públicas dos portenhos, em consequência da inexistência de uma política de indenização socialmente justa para as desapropriações. O lado positivo da questão, o exemplo a ser seguido, mostrou-se quando eles, de posse do projeto de renovação de sua cidade e com os recursos necessários já obtidos, decidiram, antes de iniciar as obras, ouvir o parecer de um especialista. Esse especialista foi o arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard, que acabou por imprimir ao projeto “o cunho artístico indispensável aos povos civilizados”,⁶¹ executando aí toda a remodelação das imediações do Palácio do Congresso e do Passeio da Recoleta.

⁶¹ *Ibid.*, p. 140.

Essa é a sugestão que Freire deixa ao final de sua exposição, procurando resolver a questão do impasse criado entre o projeto apresentado pela prefeitura e o do governo estadual.

A alusão à positiva experiência dos argentinos vai concluir a conferência e servir de alerta para as autoridades envolvidas com a questão aqui.

Prefiro fazer aqui ponto a estabelecer paralelos que nos desmoralizariam. Acentuarei apenas, pela última vez, que, se se permanecer no errado caminho pelo qual enveredou a fase atual dos melhoramentos de São Paulo, não tardará que se reconheça se tenho ou não razão. Ter-se-á gasto em uma obra defeituosa muito mais do que custaria uma solução apresentável. E a responsabilidade será de todos, "todos", sem exceção. Não se fez até agora ouvir, que saibamos, um único protesto. Silêncio na imprensa; silêncio, ainda mais profundo, fora dela.⁶²

Com esse alerta e a partir de todas as considerações apresentadas, a Câmara Municipal em poucos dias iria se mobilizar. Na sessão plenária do dia 17 de março seguinte, essa casa registraria o encaminhamento de um projeto de lei do vereador Alcântara Machado sugerindo a contratação de Bouvard para arbitrar o assunto. Esse projeto é imediatamente aprovado pelos outros parlamentares, de tal forma que, alguns dias depois, Bouvard já está aqui na capital realizando seus estudos.

Em maio de 1911, esse francês apresentaria um novo projeto de renovação para o Centro da cidade, em que endossaria grande parte das idéias de Freire e descartaria quase todo o projeto de Samuel das Neves, incorporando daí só a polêmica questão do aproveitamento das propriedades do conde de Prates.

Um novo Anhangabatu seria então produzido entre os anos de 1911 e 1917, contribuindo decisivamente para consolidar a imagem europeizada da "metrópole do café", que perduraria na paisagem paulistana até quase o fim dos anos 1930.

A referência bibliográfica de Vitor Freire

Vitor Freire, na transferência do ideário urbanístico internacional que apresenta nesse texto, fundamenta-se em inúmeros teóricos, arquitetos, urbanistas e técnicos das administrações municipais de cidades da Europa (sobretudo da experiência anglo-saxônica) e também um pouco dos Estados Unidos.

⁶² *Ibid.*, p. 145.

Entre os inúmeros nomes consagrados que ele cita nesse trabalho, podem-se relacionar como principais:

- Pierre Charles L'Enfant – arquiteto francês e autor do plano da cidade de Washington em fins do século XVIII.
- Fustel de Coulanges – autor de uma das primeiras obras da historiografia do urbanismo, intitulada *La cité antique*.
- Charles Buls – o famoso burgomestre da cidade de Bruxelas que em fins do século XIX redigiu o livro *Esthétique des villes* e organizou os primeiros congressos internacionais de urbanismo.
- Eugène Hénard – urbanista francês que teve sua atuação marcada nos congressos internacionais durante a primeira década do século XX, sobretudo no de Londres. Publicou o ensaio intitulado *Études sur les transformations de Paris*.
- Theodor Fischer – professor da Politécnica de Stuttgart, na Alemanha, e autor do plano de extensão da cidade de Munique, em 1893.
- Camillo Sitte – o arquiteto italo-austriaco é a referência básica nesse texto de Freire, que para tanto se utiliza da primeira edição francesa do livro *Der Städtebau...* (*La Construction des Villes*), redigido originalmente em alemão no ano de 1889.
- Karl Henrici – professor da Politécnica de Aachen, na Alemanha, e autor do plano de extensão de Dessau, em 1890.
- Charles Mulford Robinson – urbanista americano que participou do congresso de Londres em 1910, ocasião em que provavelmente Freire o conheceu. Já em 1901 publicava *The Improvement of Towns and Cities or The Practical Basics of Civic Aesthetics* e, em 1903, o *Modern Civic Art or The Width and Arrangement of Streets*.
- Arthur Vierendeel – engenheiro belga que se notabilizou pelos trabalhos publicados sobre arquitetura de ferro. Em 1905, escreveu um importante trabalho intitulado *Traçado de ruas e praças públicas*.
- Georges-Eugène Haussmann – o prefeito de Paris que realizou as famosas intervenções viárias de caráter monumental, em meados do século XIX.
- Reinhard Baumeister – engenheiro alemão, autor do primeiro tratado urbanístico de caráter científico, em 1876, intitulado *A expansão das cidades e sua relação com os aspectos técnicos, edilícios e econômicos*.

- Joseph-Antoine Bouvard – urbanista francês que participou da Exposição Universal de 1900 e, em 1907, realizou um plano de melhoramentos para Buenos Aires. É o nome indicado por Freire para resolver a “questão” dos melhoramentos de São Paulo.
- Friedrich Puetzer – arquiteto, professor da Politécnica de Darmstadt, na Alemanha, e autor de um plano para um bairro na periferia dessa cidade, na década de 1890.

A alusão a esse elenco de urbanistas permite assim analisar o itinerário bibliográfico que Freire percorreu para fundamentar o plano “Melhoramentos de São Paulo”. Basicamente foram cinco obras:

1. Em primeiro lugar, aparece o livro de Sitte, o mais utilizado. Freire estudou-o detidamente e tirou daí os principais conceitos que passou a defender em relação ao sistema viário, às áreas verdes, ao Paço Municipal, etc. É dessa obra que ele extraiu os comentários a respeito dos trabalhos e planos elaborados por Baumeister, por Puetzer, por Henrici e por Theodor Fischer. As ilustrações referentes à obra desses urbanistas alemães não constam, no entanto, da edição austríaca de 1889, nem da famosa tradução francesa de Camille Martin, de 1918. Aparece somente na primeira edição francesa de 1902, que foi a que Freire então utilizou para o anexo das gravuras ao final do seu trabalho.
2. Em segundo lugar, o texto de Arthur Vierendeel de 1905, que apresenta a concepção do tripé viário/sanitário/estético para conceituar o “ponto de vista de conjunto” na análise do urbano.
3. Em terceiro lugar, a obra de Eugène Hénard sobre as transformações de Paris, que este francês publicou entre os anos de 1903 e 1907. Pelas idéias que aí apresenta, Freire deve ter se utilizado mais dos fascículos 2 e 3 dos *Études*, ambos de 1903 e intitulados respectivamente “Les alignements brisés” e “Les grands espaces libres”.
4. Em quarto lugar, alguma parte da obra de Charles Buls, publicada anteriormente em 1911. Como Freire não faz referência a nenhum título em especial, pode-se supor que ele utilizou o livro mais famoso de Buls, editado em 1894, o *Esthétique des villes*, ou o *paper* que ele apresentou no Congresso de Londres de 1906, intitulado *De la disposition et du développement des rues et des espaces libres dans les villes*.
5. Por último, a obra do americano Charles Mulford Robinson cuja primeira edição de 1901, como o próprio Freire atesta à página 121, permite concluir que se trata do livro *The Improvement of Towns and Cities or The Practical Basis of Civic Aesthetics*.

Além desses cinco livros, Freire também utilizou as plantas e o memorial que Bouvard elaborou para a intervenção na cidade de Buenos Aires em 1907.

É possível ainda concluir que Freire teve acesso a essa bibliografia nos encontros internacionais de urbanismo, dos quais ele começou a participar por volta de 1908.

No Congresso de Londres, em 1910, ele teria tido contato com a obra de Robinson, de Hénard e também com a de outros urbanistas que ele utilizaria posteriormente, como Stübben, Unwin, Geddes, Augustin Rey e Howard.

A ligação com a experiência argentina e com o trabalho de Bouvard foi um fato decorrente de sua participação no grupo portenho intitulado Museo Social.

Em relação às obras de Sitte e Vierendeel, pode-se supor que Freire já as conhecesse quando participou do Congresso de Londres, em 1910. Provavelmente já tinha travado contato com esses trabalhos aqui em São Paulo, uma vez que há um exemplar da edição de 1902 do livro de Sitte na biblioteca da Escola Politécnica (edição francesa). Pode-se fazer a mesma inferência em relação ao trabalho de Vierendeel, que, embora não localizado, devia fazer parte de um artigo publicado num dos inúmeros periódicos europeus que essa mesma biblioteca assinava na época.

O plano Bouvard

A conferência de Freire, proferida em 15 de fevereiro de 1911, vai causar repercussões tanto no meio acadêmico da Escola Politécnica quanto nos fóruns públicos de discussão sobre a cidade, sobretudo após sua divulgação na edição de março da *Revista Politécnica*.

O vereador Alcântara Machado, influenciado diretamente pelas idéias de Freire, apresenta na Câmara Municipal, poucos dias depois, uma indicação, com o fim de estabelecer uma solução conciliatória sobre a questão dos melhoramentos do Centro da cidade. Nesse documento, argumenta em favor de um arbitramento a ser realizado por um profissional de notória qualificação e alheio às contingências políticas que estavam obstruindo o processo:

O que nós precisamos é delinear um programa completo e sistemático de todos os melhoramentos do Centro, dos arrabaldes e dos subúrbios, de acordo com os elementos que nos fornece a sua topografia [...] o que nós precisamos é um plano, o mais completo possível, que nos sirva de orientação para o futuro [...] Se há um modelo a seguir, vamos buscá-lo em Buenos Aires [...] os poderes municipais da capital platina resolveram rasgar novas artérias, abrir novos espaços livres, remodelar a cidade, aumentar as suas condições de beleza, de arejamento e de conforto.

Que fizeram então os argentinos? Invocaram o concurso de uma notabilidade mundial, o senhor Bouvard. Entregaram-lhe a confecção do plano de transformação da capital portenha e o encarregaram de superintender, tanto quanto possível, a execução das obras.

Olhemos para a Argentina. O senhor Bouvard, nos primeiros dias de abril, deve passar pelo Rio de Janeiro, azando o ensejo para que lhe aproveitemos os ensinamentos.

Convidemo-lo a visitar a nossa capital; confiemos no seu exame e à sua crítica os projetos existentes; ouçamos a sua opinião, que não será um improviso, mas a lição meditada de um mestre; e, se o permitirem as circunstâncias, contratemos com ele a elaboração de um plano geral dos melhoramentos da cidade.⁶³

Após a leitura dessa exposição de motivos, que acompanhava o Projeto nº 20, de 17 de março, o vereador Alcântara Machado vê sua moção ser aprovada unanimemente pelos colegas parlamentares.

Assim, poucos dias depois, Vítor Freire parte para o Rio de Janeiro para levar o convite a Bouvard. Logo depois, esse francês já está em São Paulo para uma permanência de quarenta dias, quando então realiza inúmeras observações sobre a circulação viária, o movimento comercial e as características históricas do crescimento dessa cidade.

Em 15 de maio, esse urbanista entrega ao prefeito Raimundo Duprat um memorial acompanhado por seis plantas explicando as intervenções que sugere para a capital paulista.

A postura que adota é permanecer bem próximo dos argumentos apresentados pelo projeto da prefeitura, até mesmo porque durante sua estada sua sala de trabalho era visitada frequentemente por parlamentares e políticos do poder público municipal.⁶⁴

Logo no início desse relatório (que dirige ao prefeito), diz: “O diretor de obras da prefeitura, sr. V. da Silva Freire, tem, aliás, toda a competência desejável para levar a efeito a importante obra que V. Exa. teve a feliz idéia de empreender”.⁶⁵ O conhecimento teórico que Freire tinha sobre o assunto contribuiu decisivamente para esse voto de confiança. O partido de intervenção defendido por ambos era idêntico, mas, como Bouvard estava sendo contratado pela Câmara e os membros dessa Casa defendiam uma postura de intervenção diferente da de Freire no relativo às desapropriações da rua Líbero Badaró, Bouvard é então levado a apresentar duas variantes sobre as intervenções no Vale do Anhangabaú:

⁶³ *Anais da Câmara Municipal de São Paulo*, cit., 1911, p. 116.

⁶⁴ Joseph-Antoine Bouvard, *Relatório apresentado ao prefeito municipal, senhor Raimundo Duprat*, 1911 (Processo nº 26.221/11), p. 1.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 2.

uma propondo o seu ajardinamento total e a outra permitindo a construção de dois grandes corpos de edificação na orla do parque. No final é a segunda variante que será realizada.

Bouvard, apesar de sua nacionalidade, não era defensor das intervenções ao estilo haussmanniano, que preconizavam o arrasamento de quarteirões nas áreas históricas e a abertura de avenidas de traçado retilíneo. Afinal, ele era um arquiteto de visão mais organicista do que racionalista. Por muitos anos, ocupara-se de projetos de arquitetura, de obras em edifícios públicos e da manutenção dos parques e jardins da capital francesa.

Por esse motivo, num outro trecho desse documento diz: “É preciso, para esse fim, abandonar o sistema arcaico do xadrez absoluto, o princípio por demais uniforme da linha reta, vias secundárias que nascem sempre perpendicularmente da artéria principal. É necessário, numa palavra e no estado atual das coisas, enveredar pelas linhas convergentes, radiantemente ou envolventes, conforme os casos”.⁶⁶

Argumento esse idêntico ao de Freire, quando este defendia a idéia de que o sistema viário paulistano deveria ter uma estrutura radial, com avenidas que partissem do Centro e fossem se dirigindo à periferia seguindo os contornos do relevo, tais quais os tentáculos de um polvo.⁶⁷

Bouvard procurava apresentar soluções para a melhoria do trânsito em áreas centrais sem recorrer à descaracterização desses locais e reduzindo ao mínimo o alto custo de eventuais desapropriações nessas áreas. Cria assim circuitos externos que receberiam e distribuiriam essas correntes de tráfego.

Temos, por consequência: para o Centro, para o Triângulo, para a “urbs”, respeito ao passado, inutilidade de rasgos e de alargamentos exagerados – inutilidade de fazer trabalhar, sem conta nem peso, o alvião, com o único resultado de fazer desaparecer o caráter histórico, arqueológico, interessante. Considero efetivamente possível descongestionar o Centro comercial, de lhe melhorar certos aspectos, dali regularizar o movimento e a circulação por meio de algumas poucas medidas parciais e por meio de processos de derivação das correntes para as vias envolventes de fácil comunicação.⁶⁸

Um argumento bem sittiano e quase coincidente com a idéia do “circuito exterior” defendida por Freire para contornar o Centro da cidade, noção esta advinda do pensamento do urbanista Mulford Robinson, conforme já exposto.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 3.

⁶⁷ Vítor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 100.

⁶⁸ Joseph-Antoine Bouvard, *Relatório apresentado ao prefeito municipal, senhor Raimundo Duprat*, cit., p. 4.

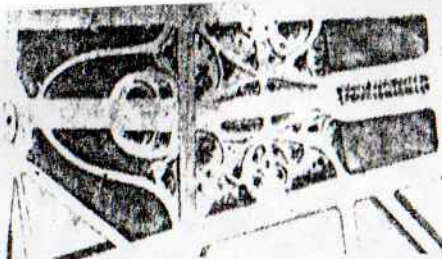


Fig. 81 - No plano global de Bouvard, o Vale do Anhangabaú ainda está pouco detalhado, contendo somente uma série de passeios e jardins concentrados em frente à esplanada do teatro. Depois, o vale receberia um projeto específico em que seria considerada parte dos interesses do conde de Prates.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911...

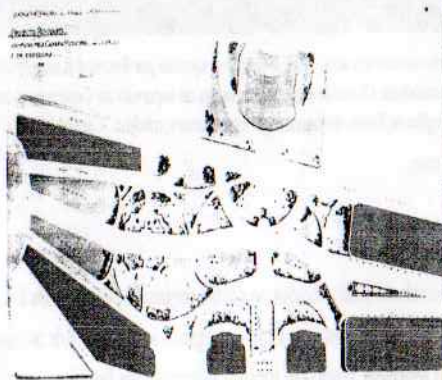


Fig. 82 - No projeto Bouvard, finalmente é proposta uma rua de traçado artístico para o fundo do vale. Além dos dois palacetes pertencentes ao conde de Prates, o projeto previa a construção de alguns blocos nas laterais do parque (hachurado).

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911...

Assim, os desenhos que Bouvard apresentará serão marcados pelo traçado orgânico dos arruamentos, de forma que preenchessem os "claros" deixados pela ocupação natural dos terrenos – ou seja, os vales.

Nas plantas sobre a ocupação do Vale do Anhangabaú, apresentadas em duas versões, somente a segunda variante é mais detalhada, apresentada numa escala que permite sua leitura e compreensão imediata. É justamente essa versão, dita "conciliadora", que torna possível a implantação de dois grandes corpos de edificações no lado ímpar da Libero Badaró – palacetes estes que posteriormente seriam apelidados de "sentinelas do Anhangabaú". Além do mais, resolve a polêmica questão do alinhamento do prédio dos irmãos Weisflog (Companhia Melhoramentos de Papel), permitindo que ele permaneça no local onde já se encontra.

Essa versão, porém, exagerava nas concessões de direitos aos proprietários de terrenos, pois permitia que ao longo da rua Formosa fossem erigidos um outro teatro e um grande bloco particular, o mesmo acontecendo no lado voltado para a parte inferior da rua Doutor Falcão. Ao final, a versão definitiva do projeto não deixará que se dê a ocupação desses espaços (figs. 81 e 82).

O projeto de Bouvard completa-se com um plano global de arruamentos para as áreas de expansão do Centro, onde "se adota a circulação por meio de novas distribuições em anfiteatro, apropriadas à disposição pitoresca dos lugares"⁶⁹ e por um projeto

de transformação da várzea do Tamanduateí em um grande parque, em que seriam construídos o novo edifício do Mercado Municipal e um pavilhão para as exposições agrícolas e industriais (o futuro Palácio das Indústrias) (figs. 83 e 84).

Um ponto inovador e de grande importância introduzido por Bouvard nesse plano é a proposta da construção de um Centro Cívico. Em 1911, a antiga Igreja da Sé tinha acabado de ser demolida e pretendia-se fazer uma grande remodelação e ampliação na praça da Sé. Ao mesmo tempo, decidia-se pela construção de novos edifícios públicos.

Sua recomendação a respeito da construção, no coração da cidade, desse espaço de grande significado político é incisiva. A ponto de considerá-la obra prioritária em seu plano:

Está decidida a construção da Catedral, do Congresso, do Palácio do Governo, do Paço Municipal, do Palácio da Justiça. Serão porventura distribuídos ao acaso? Evidentemente não: é de necessidade absoluta colocá-los metódicamente, de forma que concorram para um conjunto que pode ser do maior efeito. É mister que a despesa que vão ocasionar não fique estéril. Há nisso ensejo para uma obra notável, que marcará época na história de São Paulo e será a glória dos poderes públicos que lhe tiverem preparado a realização e que não me cansarei de recomendar. Há sacrifícios, há despesas necessárias: as relativas ao Centro Cívico que proponho estão em primeiro lugar, porque darão lugar, no Centro da capital paulista, a um todo estético tão grandioso quanto imponente⁷⁰ (fig. 85).

O plano de Bouvard foi então aprovado e adaptado pela Diretoria de Obras Municipais. A opção pela "variante" foi a adotada para o Anhangabaú, pois conciliava os interesses existentes, em conflito.

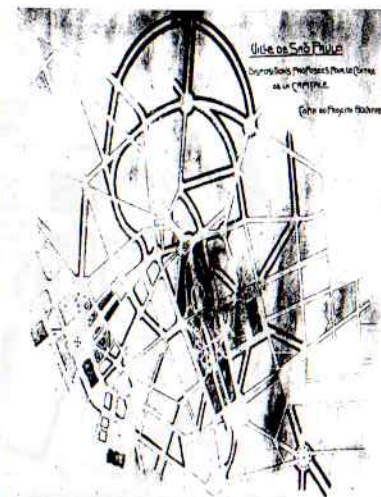


Fig. 83 - O plano global de Bouvard previa uma série de novas ruas na área central e em direção à Bela Vista e às estações. A Sé sediará o Centro Cívico da cidade, e a várzea do Tamanduateí seria transformada em um imenso parque.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911..., cit.

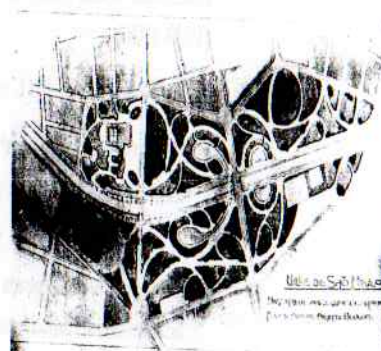


Fig. 84 - O projeto de Bouvard para a várzea do Tamanduateí previa a construção de um grande parque, no interior do qual estariam o Mercado Municipal e o Palácio das Indústrias. O projeto foi executado parcialmente nos anos 1920.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911..., cit.

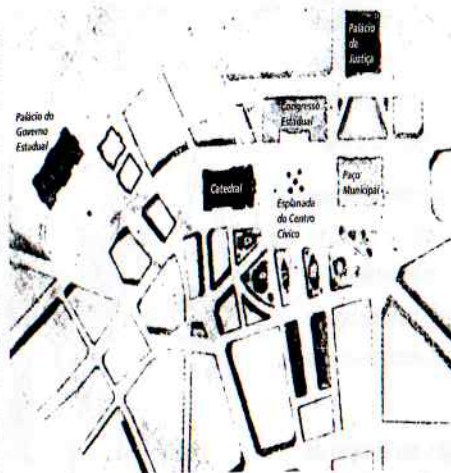


Fig. 85 - Na praça da Sé, Bouvard propõe a construção de um Centro Cívico que deveria abrigar a Catedral, o Paço, o Congresso, o Palácio da Justiça e a sede do governo estadual.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, *Relatório de 1911*..., cit.

O plano original continha quatro linhas de ação:

1. Parque Anhangabaú;
2. várzea do Carmo;
3. Centro Cívico;
4. avenidas de comunicação do Centro com os bairros.

Dessas quatro linhas, a prefeitura privilegiou as obras nas imediações do Anhangabaú, que eram as mais urgentes. Elas foram iniciadas nesse mesmo ano de 1911 pela administração do prefeito Raimundo Duprat. Algumas conexões viárias mais relevantes, como a ligação do Centro com as estações (rua Conceição), foram realizadas nessa mesma gestão.

O Parque do Carmo somente teria iniciado a parte relativa ao aterramento. O restante ficaria adiado para os anos seguintes, e o plano só seria complementado pelas administrações de Washington Luís Pereira de Sousa (1914-1919), Álvaro da Rocha Azevedo (1919-1920) e Firmiano de Moraes Pinto (1920-1926).

Dessa forma, já em 1911, são aprovadas três seções relativas ao plano Bouvard:

1. A primeira, pela Lei nº 1.457, de 9 de setembro, referente aos melhoramentos das ruas Líbero Badaró e Formosa e da parte do vale compreendida entre a rua de São João e o largo do Riachuelo.
2. A segunda, pela Lei nº 1.473, de 10 de dezembro, relativa à formação de uma praça na entrada do Viaduto do Chá (praça do Patriarca), obra essa cuja execução coube ao governo do estado e que acabou sendo adiada para o início dos anos 1920.
3. A terceira, pela Lei nº 1.484, de 24 de dezembro, relativa ao alargamento da rua Conceição e ao prolongamento da rua Dom José de Barros.

Como será mostrado no capítulo seguinte, a gestão de Raimundo Duprat priorizará a primeira seção, e mesmo assim não conseguirá concluí-la. O alargamento da Líbero Badaró será quase finalizado, e, em relação à remodelação do Vale do Anhangabaú, pouco será realizado.



Fig. 86 - Nesta vista aérea do Anhangabaú, realizada em meados dos anos 1920, o parque projetado por Bouvard já está concluído. A inversão da polaridade da colina central está consolidada. O próximo passo na marcha da expansão do Centro será dado com a travessia do Viaduto do Chá e a instalação na região da Barão de Itapetininga. Estaria assim criado o "Centro Novo".

Fonte: Benedito Lima de Toledo, *Anhangabaú* (São Paulo: Fiesp, 1989).

Os recursos para a continuidade das obras do vale só serão obtidos na gestão seguinte, por meio da Lei nº 1.811, de 12 de outubro de 1914. O então prefeito Washington Luís conseguirá assim concluir as obras do Anhangabaú em 1917, mas com algumas ressalvas, como ele mesmo salientou em fins desse ano:

A não ser a finalização das pequenas obras em andamento, prestes a acabar [...] pode-se considerar pronto o Parque do Anhangabaú, que, dentro de poucos dias, será entregue ao gozo público. [...] As obras de arte, as grandes exedras nas extremidades, os grandes terraços, as fontes luminosas, os jogos d'água, a mudança do viaduto, as grandes construções, as obras propriamente de embelezamento podem esperar melhores tempos⁷¹ (fig. 86).

⁷¹ Prefeitura Municipal de São Paulo, *Relatório de 1918 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Washington Luís Pereira de Sousa* (São Paulo: Vanorden, 1919), p. 89.