

9

Hugo Segawa

São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954

*Não permita Deus que eu morra
Sem que volte para São Paulo
Sem que veja a Rua
E o progresso de São Paulo*
Oswald de Andrade, 1925¹

Na Cidade de São Paulo na virada do século XIX para o XX, o Triângulo era a maneira como todos se referiam “à parte mais animada da Cidade”. No testemunho de 1883, de Carl Von Koseritz (1830-1890): “A vida na capital se concentra no Triângulo, que é formado pelas ruas de São Bento, Direita e da Imperatriz”, esta, posteriormente, rua XV de Novembro. Antonio de Almeida Prado (1889-1965) acrescentava: o Triângulo “clássico” completo era o descrito por Koseritz, mas havia um outro, “incompleto, em parte decepada, que de certa maneira continha o primeiro em seu âmbito, composto pelas ruas Boas Vista, Líbero Badaró e José Bonifácio”². Koseritz chegou a reconhecer um triângulo retângulo, e chamou a XV de Novembro de “hipotenusa”, percebendo que a única esquina em ângulo reto na Cidade situava-se na São Bento com a Direita. Mas na vivacidade finissecular, o trilátero se desenhava pela animação das ruas.

Podemos ordenar uma outra triangulação que não se estabelece pelos lados da figura geométrica, mas pelos ângulos. Quais são os seus vértices? Para entender o caráter de acrópole da Cidade de São Paulo, deve-se intuir que a implantação da Cidade se organizou segundo uma lógica monumental religiosa, balizada pelas três grandes estruturas conventuais: o Mosteiro de São Bento, o Convento de São Francisco e o Convento do Carmo. A rua São Bento ordenava o liame físico e visual entre os adros e as fachadas das igrejas de São Bento e de São Francisco; a perpendicular rua Direita estabelecia o vínculo da Igreja de Santo Antônio com o largo da Sé, e, numa virtualidade geométrica, a Direita guarda a precisa direção até o adro da Igreja do Carmo. Uma linha imaginária, unindo o largo São Bento, o Pátio do Colégio e o Carmo, quase desenha um triângulo isósceles.

¹ ANDRADE, Oswald. *Pau Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Globo, 2003, p. 193.

² KOSERITZ, Carl Von. *Imagens do Brasil*. São Paulo: Martins, 1943, p. 254.

³ *Apud* BRUNO, Ernani Silva. *Memória da Cidade de São Paulo: depoimentos de moradores e visitantes – 1553-1958*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, 1981, p. 118.

Hugo Segawa

Nasceu em São Paulo (SP), em 1956. Livre-docente pela Escola de Engenharia de São Carlos (USP), doutor, mestre e arquiteto pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, onde é professor.



Vista do Viaduto do Chá, c. 1903.



Rua São Bento, um dos lados do Triângulo. Aurélio Becherini, c. 1911.

Koseritz observou: “No coração da Cidade, em uma distância de três quadras, se encontram sete igrejas, uma sempre olhando para a outra”⁴. Este entreolhar revela uma peculiar forma de apropriação do sítio urbano de São Paulo, que os pioneiros urbanistas religiosos souberam desenhar para dar personalidade à nascente Cidade. Os conventos se voltam para o interior do Triângulo, dando as costas para o exterior, numa atitude defensiva e introspectiva, coerente com os temores coloniais. E as três estruturas conventuais se situam altaneiras sobre os cursos d’água: o Ribeirão Anhangabaú corre às costas do São Francisco e na lateral do São Bento; o Rio Tamanduateí, na área adjacente aos carmelitas, se chamou Várzea do Carmo. O arguto geólogo e mineralogista inglês John Mawe (1764-1829), em 1812, observava o perfil da Cidade:

São Paulo, situada num agradável planalto, com cerca de duas milhas de extensão, é banhada na base por dois riachos que, na estação de chuvas, quase a transformam em ilha; ligando-se ao planalto por um caminho estreito. Os riachos desembocam em largo e belo rio, o Tietê, que atravessa a Cidade numa milha de extensão, tomando a direção sudoeste [...]. As ruas de São Paulo, devido à sua altitude (cerca de cinquenta pés acima da planície), e à água, que quase a circunda, são, em geral, extraordinariamente limpas⁵.

O ascetismo insular no alvorecer do burgo jesuíta não tinha mais sentido no ocaso do Império. Atravessando o Vale do Paraíba, o café avançava pelo interior paulista. A expansão das frentes pioneiras com a rubiácea era servida ou induzida pela ferrovia, que em 1867, com linha completada entre Santos e Jundiaí, instaurava em definitivo a grande transformação que se processaria doravante na geografia paulista. O ruído e a fumaça do trem despertavam a acanhada capital da Província de sua sonolência colonial. Um novo ritmo se instaurava na Cidade.

1. Caminhos na terra: organizando o território

E a Paulicéia, como que vexada de seu vestuário, originalmente combinada, por unir os elegantíssimos adornos modernos, peças vetustas e feias está transformando-se rapidamente. Dentro em breve tempo do antigo S. Paulo pouco mais restará além da posição geográfica, pois mesmo a topografia, e ainda mais a superfície do solo, vai-se modificando à vista d’olhos. [...]

Ha pouco tempo, acentuava-se esse progresso pelo desenvolvimento de novos bairros. A cidade crescia em perímetro, porém a parte central pouco se modificou. Liberani, “São Paulo cresce”, crônica no Correio Paulistano, 1890⁶.

Introspecção e depressões eram males existenciais dos quais a nascente metrópole padecia. No testemunho de Liberani, espectador da metamorfose finissecular, a auto-

⁴ KOSERITZ, C. *Op. cit.*, p. 254.

⁵ MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Edusp, 1978, p. 63.

⁶ *Apud* SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da metrópole*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000, p. 26-7.



Rua 25 de Março e Várzea do Carmo, década de 1910.



O trenzinho da Cantareira, década de 1910.

queria o imperador Franz Joseph em Viena, em São Paulo ela foi riscada sobre promissor e aberto vazio. Mas um vazio não isento de intenções.

2. Caminhos de ferro: capilarizando a nova Cidade

Várias linhas de bondes (tramways) facilitam as comunicações dentro da Cidade, do centro para as extremidades, e daí para os pontos mais longínquos, sem falar de outras linhas, ainda em via de realização, como a de locomoção aérea.
Henrique Raffard, 1890¹³

Os trilhos faziam parte dos caminhos vislumbrados por João Teodoro Xavier. Foi durante sua administração, em março de 1873, que se iniciaram os trabalhos da Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, a futura Central do Brasil¹³. Em julho de 1877, inaugurava-se a Estação do Norte, abrindo um novo panorama para a ocupação de seu entorno. Em 1871, o governo provincial concedia uma autorização para a Companhia Carris de Ferro de São Paulo estabelecer uma linha de diligências por trilhos de ferro entre o largo do Carmo e a Estação da Luz, inaugurada no ano seguinte¹⁴. As ações de João Teodoro não estavam dissociadas de parcerias com inversões privadas e o governo era agente indutor de urbanização com a implantação de transporte ligando um lugar ao quase vazio urbano.

Os últimos vinte anos do século XIX conheceram inúmeras iniciativas isoladas para a implantação de bondes tracionados por animais, até que, a partir de 1900, a São Paulo Tramway Light and Power Co., conhecida simplesmente como Light, passa a monopolizar não só a construção, uso e gozo de bondes elétricos, como o da produção e transmissão de energia elétrica em São Paulo. O monopólio do transporte público acionado pela eletricidade inaugurava um novo capítulo na organização dos fluxos paulistanos: ao longo das linhas, valorizava-se a terra. Os trilhos ajudaram a desenhar as zonas especializadas na Cidade¹⁵.

Esta microtrama férrea se articulava com a macrotrama: em 1867, a São Paulo Railway e a Estação da Luz assinalavam um novo marco arquitetônico e urbanístico na trama incipiente da Cidade; em 1877, a inauguração da linha férrea São Paulo e Rio de Janeiro situava a Estação do Norte numa área segregada pela Várzea do Carmo; a linha da Sorocabana enfatizava a vocação de entroncamento férreo da Cidade, em 1875. Os trilhos, na metamorfose paulistana da virada do século, vascularizavam as periferias, promovendo a urbanização; na chamada "marcha para Oeste", o semear cafezais pelas frentes pioneiras do Estado de São Paulo e partes dos Estados de Rio de Janeiro e de Minas Gerais, deitavam-se trilhos por onde fluiu o café, dos interiores ao porto de Santos, constituindo a mais próspera região do país nas primeiras décadas do século XX.

¹³ RAFFARD, Henrique. *Alguns dias na Paulicéia*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1977, p. 24.

¹⁴ MARTINS, A. E. *Op. cit.*, p. 305.

¹⁵ *Ibidem*, p. 165.

¹⁶ Cf. "A chegada da Light". São Paulo, *História e Energia*, nº 1, maio 1986; *A cidade da Light 1899-1930*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico da Eletropaulo, 1990, 2 v.; STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: McGraw Hill, 1878.

3. Caminhos "saudáveis": as normas salubristas

É de absoluta justiça reconhecê-lo: enquanto no Rio a idéia do saneamento gira no ciclo da propaganda pela palavra, em S. Paulo gira no terreno dos fatos.
Monteiro Lobato, 1918¹⁶

A manifestação de Monteiro Lobato (1882-1948), apoiada pela Sociedade Eugênica de São Paulo e pela Liga Pró-Saneamento do Brasil, revelaria uma suposta dianteira paulista numa causa fundamental para um país de economia agrícola na virada do século XIX para o XX: a questão da profilaxia rural. As iniciativas de São Paulo nesse campo foram consideradas modelares naquele momento¹⁷.

Não menos complexa era a questão do saneamento urbano, e São Paulo pode ser uma referência das atitudes de uma época frente à organização do espaço das cidades pressionadas pelos fluxos migratórios e o aumento da população, sob a égide das idéias da salubridade consubstanciadas no século XIX.

Vamos apelar para Michel Foucault para resumir esse mecanismo disciplinador urbano que ganha corpo no século XIX:

A localização dos diferentes bairros, sua umidade, sua exposição, o arejamento total da Cidade, seus sistemas de esgotos e de evacuação de águas utilizadas, a localização dos cemitérios e dos matadouros, a densidade da população [...]. A Cidade com suas principais variáveis espaciais aparece como um objeto a medicalizar. Enquanto que as topografias médicas das regiões analisam dados climáticos ou fatos geológicos que não controlam e só podem sugerir medidas de proteção ou de compensação, as topografias das cidades delinham, pelo menos negativamente, os princípios gerais de um urbanismo sistemático. A Cidade patogênica deu lugar, no século XVIII, a toda uma mitologia e a pânicos bem reais [...] ela exigiu [...] um discurso médico sobre a morbidade urbana e uma vigilância médica de todo um conjunto de disposições, de construções e de instituições¹⁸.

O desenvolvimento de formas de controle, cujos mecanismos foram sendo codificados e ministrados pela medicina urbana enquanto técnica geral de saúde, foi se afirmando e assumindo importante papel nas estruturas de poder administrativo – vale dizer, do poder político abarcado pela medicina do Estado. A medicina se nomeava um "administrador do espaço coletivo", diagnosticava o espaço urbano como um meio perigoso, e prescrevia ações saneadoras (em múltiplos sentidos) investida de autoridade policial, para integrar a grande massa populacional que assolava São Paulo no alvorecer da metrópole segundo uma ordem de fundamento "científico".

¹⁶ LOBATO, José Bento Monteiro. *Problema vital*. São Paulo: Revista do Brasil, 1918, p. 77

¹⁷ Cf. HOCHMAN, Gilberto. *A era do saneamento: as bases da política de Saúde Pública no Brasil*. São Paulo: Hucitec, Anpocs, 1998.

¹⁸ FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1986, p. 201.

A reorganização político-administrativa advinda com a República ilustra os contornos amplos da prática sanitária do final desse século. A Intendência de Higiene e Saúde Pública foi o primeiro setor administrativo municipal de competência específica no campo social. Embora as atribuições conferidas a essa Intendência, em 1892¹⁹, dessem prosseguimento às práticas vigentes no Império, elas elucidam o alcance do seu controle urbano-policial: tratar da limpeza pública, dirigir o serviço de canalização de água potável e construção de esgoto, fiscalizar a alimentação pública cuidando de feiras e pastagens, higiene dos mercados, matadouros, açougues, determinar regras para "serviços ou classes de pessoas que afetem a saúde como a das meretrizes", cuidar dos assuntos médico-sanitários como prevenir ou enfrentar moléstias endêmicas, epidêmicas, regular serviços de amas-de-leite e vacinação, organização de socorro médico e farmacêutico para indigentes, criar hospitais, creches, maternidades, asilos, albergues noturnos, banheiros, lavanderias, construir ou ajudar a construir casas para operários, inspecionar estabelecimentos nos quais haja aglomerações, como colégios, hotéis, hospedarias, teatros e circos, e administrar cemitérios²⁰.

Na Europa, a legislação sanitária foi o precedente direto da moderna legislação urbanística. No Brasil, o precedente similar foram os Códigos de Postura, instituídos com o Regimento das Câmaras Municipais de 1828. São Paulo conheceu o seu último código em 1886 (os anteriores datavam de 1875, 1873 e 1850²¹) e nele se constata regras elementares no trato urbanístico. Os programas arquitetônicos começavam a merecer alguma identidade, decorrente de restrições de natureza comercial, administrativa, comportamental e higiênica: matadouros, açougues, mercados, hotéis, botecoquins, tavernas, casas de negócio, teatros e espaços de divertimento público. Alguns recintos mereciam destaque maior e regulamentação específica: proibição de construção de cortiços no município de São Paulo; instalação de estabelecimentos fabris "nocivos à atmosfera, à pureza das águas potáveis ou [que] incomodem a vizinhança" ou movidas a vapor, além dos cortumes. "A Câmara designará [...] os lugares em que podem ser estabelecidos os cortumes ou as fábricas mencionadas [...] de modo a prevenir os inconvenientes apontados e não dificultar o progresso da indústria"; enterramento de vítimas de epidemias nos cemitérios situados "em posição elevada e distante do centro da população" e a designação de "lugar próprio" para se instalar hospitais e casas de saúde, "tendo por fim evitar que tais estabelecimentos se coloquem no centro da população ou em lugares que possam ser nocivos à saúde pública por falta de preceitos higiênicos"²².

Foi com a República que o Estado de São Paulo assumiu, com todas as letras, a ordenação dos espaços, promulgando o Código Sanitário²³, em 1894, extensa carta de normas com 520 artigos determinando, com rigor maior que o das imperiais posturas

¹⁹ Lei municipal nº 9 de 1892.

²⁰ SÃO PAULO (Município). Secretaria Municipal de Higiene e Saúde. Secretaria Municipal de Cultura. *Memórias de higiene e saúde municipal*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1985, p. 37-48.

²¹ *CÓDIGO de posturas do município de São Paulo: 6 de outubro de 1886*. São Paulo: Departamento de Cultura, 1940. Os anteriores foram editados em 31 de maio de 1875, 14 de maio de 1873 e 9 de abril de 1850.

²² *Ibidem*.

²³ SÃO PAULO (Estado). Decreto nº 233, de 2 de março de 1894. *COLEÇÃO das leis e decretos do Estado de São Paulo de 1894*. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1894, tomo 4.

municipais, regras para as ruas e praças públicas, habitações em geral, habitações coletivas, hotéis e casas de pensão, habitações das classes pobres, habitações insalubres, fábricas e oficinas, escolas, teatros, padarias, botequins, restaurantes, açougues, mercados, matadouros, hospitais e maternidades, necrotérios, cemitérios e preconizando medidas variadas relativas a alimentação, abastecimento de água e esgoto, lavanderias, latrinas e mictórios públicos, vacinação, epidemias e outros pormenores. Num longo regulamento, pela primeira vez, prescreviam-se normas reguladoras, sobretudo de edificação, especificando-se implantações, dimensões mínimas, alturas, larguras, espessuras, lotações, dependências e recintos especiais, materiais de construção, acabamentos e até cuidados higiênicos.

Da postura municipal ao Código Sanitário²⁴, evidenciou-se um aperfeiçoamento das normas de caráter medicalizador com um gradual reconhecimento das características de salubridade dos elementos participantes do espaço urbano. Programas arquitetônicos adquiriram identidades próprias com a especialização de suas funções. Todavia, afora os 26 artigos referentes a ruas e praças públicas, as demais regras quase nada se ocupavam do espaço urbano em seu conjunto, à exceção das instalações potencialmente insalubres (habitações coletivas, habitações pobres, fábricas e oficinas, escolas, matadouros, hospitais e maternidades, necrotérios e cemitérios), sempre recomendadas para se localizarem fora da aglomeração urbana, longe das habitações, em local perfeitamente saneado ou até na direção oposta àquela em que os povoados tenham mais tendência a se desenvolverem. Princípios de isolamento físico/sanitário ordenando a ocupação do território, prática prescrita pelos higienistas/sanitaristas.

4. Caminho dos operários: os bairros populares

O Bom Retiro é, por assim dizer, exclusivamente habitado por famílias de operários, que compreendem uns quatro mil indivíduos [...]. É de lastimar que não se tenham melhor preparado os terrenos do Bom Retiro para evitar que as águas pluviais fiquem retidas em alguns lugares, e também podia ter havido melhor direção no alinhamento de algumas construções.

Henrique Raffard, 1890²⁵

O problema da casa econômica, sendo um problema de saneamento, não pode ser esquecido; ele deve ser colocado ao lado dos Melhoramentos da Capital Paulista, no qual o governo estadual, de acordo com o municipal tenta resolver. A Câmara Municipal já procurou favorecer a construção de casas operárias votando a lei nº 498, de 14 de dezembro de 1900. Esta lei, porém, veio, ao nosso ver, facilitar muito ao proprietário e pouquíssimo ao operário.

Comentário na *Revista de Engenharia*, 1911²⁶

²⁴ Sobre o Código de Postura e o Código Sanitário ver também LEMOS, Carlos A. C. *A República ensina a morar (melhor)*. São Paulo: Hucitec, 1999.

²⁵ RAFFARD, H. *Op. cit.*, p. 18-9.

²⁶ "Casas operárias". São Paulo, *Revista de Engenharia*. v. 1, nº 1, p. 4, jun. 1911.

As epidemias que grassavam em São Paulo, em especial a de 1893, ensejaram a Câmara Municipal a promover um levantamento que resultou no *Relatório da Comissão do Exame e Inspeção das Habitações Operárias e Cortiços no Distrito de Santa Ifigênia*²⁷. O minucioso diagnóstico descrevia as precárias condições de vida de "65 cortiços, estalagens, hotéis ou casas de dormida especialmente voltadas à habitação operária", numa região contígua ao nascente e aristocrático bairro de Campos Elíseos. Os catorze hectares sobre os quais moravam 1.320 pessoas situavam-se numa área palustre. A construção privada de habitações operárias deveria ser realizada em terrenos não caros, que, por correlação, eram sempre terrenos ruins. O *Relatório* propunha alternativas:

A situação mais conveniente para as vilas operárias deve ser, sem dúvida, aquela que reúna a facilidade de comunicação à barateza dos terrenos que devem ser amplos bem como as vantagens de um abastecimento regular. Em torno da Cidade de S. Paulo, num raio de dez a quinze quilômetros não faltam lugares preenchendo estes requisitos como vamos rapidamente descrever.

Admitindo que as vias férreas, que irradiam desta Capital no intuito de facilitar o desenvolvimento desta e proporcionar-lhe mais abundante suprimento dos produtos da pequena lavoura, duplicassem as suas linhas ou pelo menos, multiplicassem os desvios até a distância de quinze quilômetros, ainda que para isso concorresse o Estado com um auxílio qualquer, as vilas operárias, as construções destinadas ao agasalho das classes proletárias surgiriam pouco a pouco ao longo dessas linhas, talvez sem maior auxílio dos cofres públicos²⁸.

A Comissão sugeria diversas áreas periféricas, devidamente articuladas com o centro pelos trilhos: Santana, Pirituba, os terrenos altos da várzea do Tamanduateí, Pari, Mooca, Ipiranga, São Caetano, São Bernardo, Penha, Aricanduva, Tatuapé, as áreas próximas da Estação do Norte e São Miguel, Santo Amaro e Pinheiros – áreas servidas pelos caminhos de ferro²⁹.

A proposta da Comissão nada tinha de inovadora. No ocaso do Império, indústrias de setores como cerveja, materiais de construção, tecelagem e mecânica eram construídas em lugares ermos ou bairros distantes, de precária urbanização³⁰, recorrentemente próximas às baixadas e às linhas férreas, pelo menor custo de terreno e facilidade de transporte, constituindo um indutor de ocupação. A fábrica da Companhia Antártica Paulista, instalada em 1885 no bairro da Água Branca (mais tarde adquirida pelas Indústrias Matarazzo), era servida por ramais especiais da São Paulo Railway e da

²⁷ "Relatório da Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias e Cortiços no Distrito de Santa Ifigênia – 1893". In: *Relatório do Intendente Municipal*. São Paulo: Tip. A Vap. Espíndola, Siqueira e Companhia, 1894. Este relatório é comentado em BLAY, Eva. *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na Cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985, p. 64-77; BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade, Fapesp, 1998, p. 22-6.

²⁸ RELATÓRIO..., 1894, p. 52-3.

²⁹ BLAY, E. *Op. cit.*, p. 75.

³⁰ REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo: Hucitec, 1994, 108-17.

Sorocabana e mantinha moradias para seus funcionários. No início do século xx, a empresa franqueou ao público o Parque Antarctica, local de diversão e consumo de bebidas, décadas depois adquirido pela Sociedade Esportiva Palmeiras, que lá se mantém até hoje. A indústria dos Irmãos Falchi, instalada em 1890, foi a indutora da urbanização da Vila Prudente: "uma localidade alta e saudável [...], grandes edifícios para as fábricas, casas de vivenda para empregados, operários e pessoas estranhas a esses estabelecimentos, que ali mantém comércio, e de preferência habitam pela salubridade e aproximação da Capital e da Estação Férrea"³¹. "Na Paulicéia já não há mais quem se preocupe com as distâncias", observava Henrique Raffard em 1890, a respeito da localização industrial, prenunciando que "tudo concorre para tornar S. Paulo um centro industrial cada dia mais importante"³². O mapeamento de Antonio Francisco Bandeira Júnior, de 1901³³, mostrava a concentração industrial da primeira década da República em bairros como Água Branca, Bom Retiro, Ipiranga, Belenzinho, Mooca, Brás, periferias sulcadas pelas linhas de trem. As três primeiras linhas de bonde elétrico implantadas pela Light em 1900 serviam a Barra Funda, o Bom Retiro e Vila Buarque.

Construir seus próprios conjuntos de moradia operária foi uma opção de alguns industriais, sobretudo nas três primeiras décadas do século xx – entre as mais conhecidas, a já mencionada Falchi, a Vidraria Santa Marina, o Cotonifício Crespi, a Chapéus Ramenzoni, a Companhia Nacional de Tecidos de Juta (com o famoso quase-falanstério Vila Maria Zélia no Belenzinho, do empresário Jorge Street³⁴). Todavia, não se pode generalizar a constituição de vilas operárias de iniciativa empresarial como uma prática corrente. Tratava-se de uma inversão relativamente alta de capital ao alcance apenas das grandes empresas, e contemplava a mão-de-obra especializada de mestres e contramestres cuja permanência e controle próximo à planta industrial era uma necessidade estratégica. Mas vários desses conjuntos conformaram as antigas periferias urbanas, hoje consolidadas como bairros centrais de São Paulo.

Na prática, a grande massa operária vagava pelas margens da Cidade formal. O Padrão Municipal de São Paulo de 11 de agosto de 1886, no capítulo dedicado a cortiços, casas de operários e cubículos, preconizava que a construção dessas casas era "inteiramente proibida no perímetro do comércio"³⁵. O decreto municipal nº 84 de 1896 vetava os cortiços em todos os perímetros da Cidade³⁶ e a lei nº 498 de 1900 permitia a construção de casas operárias "fora do perímetro urbano"³⁷. Os perímetros eram delimitações que seccionavam a Cidade para efeito de impostos anuais, e o primeiro perímetro, *grosso modo* compreendendo o Triângulo e arredores, era o mais caro.

³¹ BANDEIRA JÚNIOR, Antonio Francisco. *A indústria no Estado de São Paulo, 1901*. São Paulo: Typ. do Diário Oficial, 1901, p. 188.

³² RAFFARD, H. *Op. cit.*, p. 24, 26.

³³ Cf. BANDEIRA JÚNIOR, A. F. *Op. cit.*

³⁴ MORAES FILHO, Evaristo. *Idéias sociais de Jorge Street*. Brasília: Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1980.

³⁵ CÓDIGO de posturas..., p. 41; ver também em DIAS, Márcia Lucia Rebelo Pinho. *Desenvolvimento urbano e habitação popular em São Paulo 1870-1914*. São Paulo: Nobel, 1990, p. 47-9.

³⁶ *Apud* BLAY, E. *Op. cit.*, p. 70.

³⁷ Cf. LEMOS, Carlos A. C. *Cozinhas, etc.* São Paulo: Perspectiva, 1976, p. 178-9; DIAS, M. L. R. P. *Op. cit.*, p. 60-1; BLAY, E. *Op. cit.*, p. 86-7.

A dinâmica de transformação da Cidade não assegurava a constância dos contornos desses perímetros, se compararmos as leis que ao longo do tempo foram atualizando os seus limites³⁸. A "tolerante" tabela de imposto na lei de 1896 reconhecia a existência de cortiços dentro do primeiro perímetro, "conforme" ou "fora" do Padrão Municipal e estabelecia cobrança de valores para essas moradias.

Nenhuma legislação foi capaz de disciplinar a localização e a qualidade das habitações operárias ante a tática de sobrevivência das camadas de baixa renda da crescente população paulistana. Terrenos de menor custo, redundando em localizações distantes, insalubres, de difícil topografia, áreas em deterioração na Cidade com construções de maior porte transformadas em cortiços ou mesmo resíduos em loteamentos de alto padrão serviram como pontos para moradias humildes ou precárias desde o final do século xix e adentrando bastante no século xx³⁹. A conformação da malha urbana de São Paulo também deve sua fisionomia a essa lógica perversa.

5. Caminhos das águas: os fluidos urbanos

Rogo a V. o obsequio de chamar a atenção do Dr. Inspetor de Higiene Pública para o bairro do Bom Retiro. Diariamente há nesse bairro casos de doenças causadas pela água impregnada dos poços existentes. Não será possível colocar desde logo alguns chafarizes públicos, ligados à rede da Companhia Cantareira, dando aos habitantes a facilidade de tirar água potável? E mais uma pergunta: quando ficará pronta a nova linha de bondes nesse bairro? Escavações feitas no meio da rua impedem o trânsito há semanas.
Diário Popular, 30 de novembro de 1890⁴⁰

A prosaica reivindicação estampada no jornal era uma recorrente queixa contra os serviços públicos e registrava duas inquietudes: o desconforto provocado pela morosa colocação dos trilhos e a má e a boa água, convocando a fiscalização do sanitarista. O Bom Retiro, populoso bairro operário na observação de Raffard, sofria do excesso de água nas ruas por sua condição de baixada e padecia da falta de água potável para usufruto de seus moradores.

A Companhia Cantareira e Esgotos foi formada em 1877, por capitalistas locais, para criar um sistema de distribuição predial de águas captadas na Serra da Cantareira e instalar rede de esgotos. Em 1881, inaugurou-se o Reservatório da Consolação como parte do sistema e, no ano seguinte, a companhia entregou alguns chafarizes à Cidade⁴¹, não

³⁸ Comparar as descrições dos perímetros na lei nº 64/1893, lei nº 286/1896 e lei nº 434/1899.

³⁹ Cf. SEGAWA, H. *Op. cit.*, p. 128-64; REIS FILHO, N. G. *Op. cit.*, p. 89-97; LEMOS, Carlos A. C. *Alvenaria burguesa*. 2ª ed. São Paulo: Nobel, 1989, p. 55-85; DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. *A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo 1920-1934*. São Paulo: Paz e Terra, 1987; CARPINTÉRO, Marisa Varanda T. *A construção de um sonho: os engenheiros-arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 1997; ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na Cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1997, passim.

⁴⁰ *Apud* RAFFARD, H. *Op. cit.*, p. 19.

⁴¹ MARTINS, A. E. *Op. cit.*, p. 290-4.

já intervinha na área⁵⁵ e, em 1916, concluía-se a primeira retificação parcial do leito do rio⁵⁶, cujas obras prosseguiram ainda por décadas, não resolvendo o problema das enchentes até a década de 1970. Mas o desejo de implantação de um parque público na região ganhou corpo a partir da iniciativa do prefeito Washington Luís, que, em 1914, submeteu projeto do arquiteto-paisagista E. F. Cochet à Câmara Municipal. Afinal, foi inaugurado no ano do Centenário da Independência, o agora denominado Parque D. Pedro II⁵⁷.

O Rio Tietê

A Várzea do Carmo, como visto, era a cloaca informal da Cidade. No início do século XX, o esgoto domiciliar e as águas pluviais vazavam pelos mesmos coletores. No Brás, Mooca e Belenzinho "as águas de chuva dos quintais eram encaminhadas para os coletores de esgotos, fazendo aumentar extraordinariamente o volume a elevar por ocasião das chuvas", anotava Saturnino de Brito⁵⁸. Os coletores desses bairros caminhavam ao longo dos vales do Tamanduateí e do Tietê. Sobre a rede de esgotos, Brito avaliava em 1922, que ela se desenvolvia "sem plano geral, existindo bairros populosos sem canalização de esgotos. O lançamento *in natura* faz-se em quinze pontos, do Rio Tietê"⁵⁹. Teodoro Sampaio havia aventado a hipótese de captar água para abastecimento no Rio Tietê no início do século⁶⁰. Mas a sua várzea era manancial de outros produtos:

Os construtores tiram duas sortes de materiais de alto valor para a edificação que se tem desenvolvido intensivamente em São Paulo: a argila para tijolos e a areia e pedregulho para as argamassas e especialmente para as obras de cimento armado. Fábricas de condutos cerâmicos (manilhas) e de vidro também extraem da várzea do Tietê a matéria-prima e representam interesses avultados e de mais difícil deslocamento⁶¹.

Saturnino de Brito denunciava, em 1925, os desmandos sobre o rio:

Os barqueiros do Rio Tietê estão habituados a impor a sua vontade; impedindo a navegação mecânica nos dias úteis, impedindo a concorrência por outros barqueiros, fazem-se senhores deste logradouro público; esta falta de respeito pelos direitos de outrém e pela lei terá de cessar no tráfego do rio como deverá cessar nos abusos das escavações para retirada de areia e barro e dos cortes para lenha, nas

⁵⁵ *A cidade da Light 1899-1930*, passim.

⁵⁶ BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da Cidade de São Paulo*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1954, v. 3, p. 1085-91.

⁵⁷ KLIASS, R. G. *Op. cit.*

⁵⁸ BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Melhoramentos do rio Tietê em São Paulo*. São Paulo: Secção de Obras d'O Estado de S. Paulo, 1926, p. 180.

⁵⁹ BRITO, F. S. R. *Op. cit.*, 1943, p. 221.

⁶⁰ COSTA, L. A. M. *Op. cit.*

⁶¹ BRITO, F. S. R. *Op. cit.*, 1926, p. 89.

margens e na várzea, pouco importando aos exploradores a estabilidade das obras públicas fluviais, a estagnação das águas e a exposição dos barrancos às erosões por falta de vegetação que as proteja⁶².

Três décadas depois da Comissão de Saneamento do Estado ter estabelecido as primeiras diretrizes para intervenções no Rio Tietê⁶³, e logo após dois estudos, um de canalização do rio, pelo engenheiro José Antonio Fonseca Rodrigues, e outro de regularização com o aproveitamento das margens, do engenheiro João F. de Ulhôa Cintra (1887-1944)⁶⁴, em 1923, o prefeito Firminiano Pinto organizava a Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, tendo Saturnino de Brito como engenheiro-chefe. O objetivo do programa era: "a) defesa contra as inundações da várzea do Rio Tietê em frente à Cidade, afim de ser edificada; b) navegação nesse trecho do rio; c) afastamento para jusante das descargas dos esgotos que se fazem em frente à Cidade, sem depuração"⁶⁵. O ambicioso estudo do engenheiro resultou numa proposta de regularização do rio, transformando os 46 km do sinuoso percurso da água num canal navegável entre a Penha e Osasco.

Efetivamente, nos 26 km em que o Rio Tietê atravessava a Cidade de São Paulo, atual e futura, e mais os catorze km do Rio Pinheiros, ou um total de quarenta km, o espaço livre ou aberto, tomado pelos rios, pelos lagos e pelas avenidas marginais, mede mais de nove milhões de metros quadrados (930 hectares), sem contar os parques e os jardins acessórios; eis um farto respiradouro, atravessando o organismo-cidade de leste para oeste, com uma ramificação para sudeste.

Assim regozijava-se Saturnino de Brito, espantado pela proporção de áreas livres que seu projeto oferecia para a Cidade⁶⁶. A retórica sobre a importância da obra prosseguiu nas administrações posteriores, como se pode inferir das palavras do diretor de Obras e Viação do prefeito José Pires do Rio (1880-1950), Arthur Saboya: "A urbanização das várzeas laterais ao rio canalizado e retificado constituía um problema vital para São Paulo; seria a base de apoio em que se poderia firmar todo e qualquer plano de remodelação da Cidade"⁶⁷.

Saturnino de Brito foi substituído por Ulhôa Cintra em 1927 e as crises de 1929 e 1930 ajudaram a estancar momentaneamente os esforços, que também eram minados pela grande querela da Light. A década de 1920 foi pródiga em enchentes. Em 1929 a maior cheia do século assolou São Paulo. Na discussão pública, as obras da Light eram responsabilizadas pelas calamidades. A usina de Parnaíba, no município de Santana de Parnaíba, inaugurada em 1901, era um obstáculo ao curso do Tietê. Em 1927, a Light

⁶² *Ibidem*, p. 209.

⁶³ *Ibidem*, p. 128-9; LEME, Maria Cristina da Silva. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; EAU-USP, Fupam, 1999, p. 267-70; NÓBREGA, Mello. *História do Rio Tietê*. 2ª ed. São Paulo: Governo do Estado, 1978, p. 199-209.

⁶⁴ LEME, M. C. da S. *Op. cit.*, p. 267-70; CAMPOS, C. M. *Op. cit.*, 295-302.

⁶⁵ BRITO, F. S. R. *Op. cit.*, 1926, p. 9.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 176. Grifos do autor.

⁶⁷ SABOYA, Arthur. "Advertência". In: MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um plano de avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930, p. v.

obteve a concessão para aumentar a capacidade de suas usinas mediante o reforço da capacidade de represamento da represa no Rio Grande (hoje Billings) para acionar as turbinas da Usina de Cubatão. Para tanto, foram construídas as usinas elevatórias de Traição e Pedreira e se promoveu a retificação, canalização, drenagem e aterro das margens e a reversão do curso do Rio Pinheiros, para lançar as águas do Tietê na Billings⁶⁸. Estas intervenções estiveram no cerne da questão dos dilúvios paulistanos. Travou-se um duro e nunca concluído debate sobre o monopólio do manejo dos recursos hídricos da Bacia do Tietê e a persistência das inundações na Cidade de São Paulo.

6. Caminho dos ricos: os bairros nobres

O centro oferece o mesmo movimento de construção ou antes de reconstrução. Entretanto novos bairros, verdadeiras vilas novas estão se formando como a Vila Mariana, a Bela Vista, o Bom Retiro, a Bela Cintra, o Marco da Meia Légua, Santa Cecília, Água Branca, etc. ou em via de próxima construção como Ipiranga, as Vilas Bocaiúva, Campos Salles, Mayrink, Prudente, Sofia, Romana, Deodoro etc. Liberani, "São Paulo cresce", crônica no Correio Paulistano, 1890⁶⁹

Não consegui obter explicação satisfatória da alta extraordinária do valor dos terrenos na Paulicéia, a palavra especulação não me pareceu suficiente porque poucas cidades têm à mão, como São Paulo, espaço livre para se desenvolver cinco ou mesmo dez vezes — léguas e léguas de terras devolutas circundando a área municipal. Henrique Raffard, 1890⁷⁰

Os testemunhos de época registram a estupefação pela velocidade do crescimento da malha urbana na Cidade de São Paulo, ao sabor de uma especulação imobiliária nada ordenada, que promovia o esgarçar da outrora nucleada ocupação do território com partes novas e descontínuas do tecido urbano existente, ligadas às vezes por tênues caminhos induzidos por oportunas linhas de bonde. Assim, como já se viu anteriormente a formação da periferia remediada, abrigo da população humilde trabalhadora nas afastadas fábricas, simultaneamente também se constituiu uma periferia saudável. Na virada do século, Alfredo Moreira Pinto (1847-1903), em suas impressões de viagem, anotava: "para além dos quatro pontos cardeais estendem-se lindíssimos bairros com ricos palacetes, avenidas e alamedas largas e extensas como a Paulista, a Glette, a Nothmann, dos Bambus, do Triunfo, Barão de Piracicaba [...] bonitos boulevards como o Burchard"⁷¹.

⁶⁸ SEABRA, Odette Carvalho de Lima. "Enchente em São Paulo: culpa da Light"? São Paulo, *Memória*, nº 1, 1988, p. 21-24; MAFFEI, Reynaldo. "Águas revoltas". São Paulo, *Memória*, nº 5, out./dez. 1989, p. 24-34; CAMPOS, C. M. *Op. cit.*, p. 292-5; REIS FILHO, N. G. *Op. cit.*, 1989, p. 117-17, 151-63.

⁶⁹ Apud SEGAWA, H. *Op. cit.*, p. 26-7.

⁷⁰ RAFFARD, H. *Op. cit.*, 1977, p. 33.

⁷¹ PINTO, Alfredo Moreira. *A Cidade de São Paulo em 1900*. São Paulo: Governo do Estado, 1979, p. 25.

Campos Elíseos

Por aí me tenho perdido com vagar e curiosidade, a pé ou de bonde, nesse errante prazer de me relacionar com os seus bairros diversos, de contrastantes aspectos, da Barra Funda ao Bexiga, do Cambuci a Higienópolis, dos Campos Elíseos ao Paraíso. Manoel de Sousa Pinto, 1905⁷²

Examinando-se o mapa de São Paulo elaborado para a Companhia Cantareira e Esgotos de 1881⁷³, pode-se observar como a geometrização dos traçados das ruas do bairro de Santa Ifigênia se contrapõe à aparente conformação nada ortogonal das ruas herdadas do período colonial. Traçados novos que obedeciam ao rigor do esquadro, assinalando a nova forma de ocupação do território: o loteamento. Na mesma cartografia, uma outra trama ortogonal tracejada para além de Santa Ifigênia assinalava um loteamento apenas esboçado. As denominações de cinco das alamedas traziam antropônimos de gente viva: dois nomes remetiam aos criadores daquele novo bairro. O suíço Frederico Glette (?-1886) e o prussiano Victor Nothmann (?-1905) investiram na abertura do bairro que se chamaria Campos Elíseos, a partir de 1878⁷⁴. Cronologicamente, o bairro de Santa Ifigênia pode ser considerado o primeiro loteamento da Cidade. Mas é nos Campos Elíseos onde poderemos verificar alguns elementos novos na conformação urbanística e arquitetônica de São Paulo. O bairro surge intercalado entre a rua São João — a "estrada do café"⁷⁵, rumo à Lapa e Campinas — e ladeira à linha da Estrada de Ferro Sorocabana — posição que em nada pode sugerir a mesma classe do Champs-Élysées parisiense, ou a nobreza do lugar da mitologia grega e latina. Mas, vizinha ao principal recém-implantado meio de transporte, ligação com as fazendas de café do interior e corredor para o escoamento da principal riqueza econômica, Campos Elíseos, nasceu aristocrática. Alfredo Moreira Pinto, em 1900, dedica algumas páginas a descrever as alamedas de Campos Elíseos, listando alguns de seus ilustríssimos moradores⁷⁶.

Se foi o arquiteto prussiano Hermann Von Puttkamer quem definiu o traçado dos Campos Elíseos⁷⁷, foi mais agrimensor que arquiteto. O traçado ortogonal sobre o terreno plano, com as ruas nas dimensões mínimas de dezesseis metros exigidas pelo Padrão Municipal de 1886 não concedeu nenhuma área de desfogo, senão o pré-existente largo dos Guaianases (depois praça Princesa Isabel) e o largo Coração de Jesus, que surgiu junto com o loteamento em 1881, com a Confraria de São Vicente de Paula ali instalando o Santuário do Sagrado Coração de Jesus, inaugurado em 1898. Todavia,

⁷² Apud BRUNO, E. S. *Op. cit.*, p. 140.

⁷³ JOYNER, Henry B. *Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos*. São Paulo, 1881. In: *São Paulo antigo: plantas da Cidade*. São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954.

⁷⁴ MARTINS, A. E. *Op. cit.*, p. 163.

⁷⁵ HERRMANN, Lucila. "Estudo do desenvolvimento de S. Paulo através da análise de uma radial: a estrada do café (1935)". São Paulo, *Revista do Arquivo Municipal*, v. 49, nov.-dez. 1944, p. 7-44.

⁷⁶ PINTO, Alfredo Moreira. *A Cidade de São Paulo em 1900*. São Paulo: Governo do Estado, 1979, p. 253-5.

⁷⁷ ALMEIDA JR., João Mendes de. *Monographia do município da Cidade de São Paulo: estudo administrativo*. São Paulo: Typographia de Jorge Seckler, 1882.



Vista do bairro dos Campos Elíseos, c. 1900.



Bonde de tração animal atravessa o Viaduto do Chá, com o piso original de madeira, c. 1895.

uma imposição regulava as construções nos lotes: “de só levantarem suas construções na distância de cinco metros pelo menos afastadas do alinhamento das ruas, afim de ficarem estas, mais amplas do que já são, e colocarem nas respectivas frentes grades que determinem aquele alinhamento, de modo a serem feitos pequenos jardins entre as mesmas grades e as paredes das fachadas”⁷⁸. O recuo e o jardim frontal obrigatórios eram novidades na Paulicéia. Era um recurso para o desafogo da largura da rua e era uma recomendação com componente salubrista, mas que, na prática, não chegou a vingar no bairro, provavelmente porque o regulamento não tinha força de lei. Campos Elíseos abrigou algumas das mais belas residências burguesas da virada do século⁷⁹, projetadas por notáveis profissionais locais e estrangeiros, mas o bairro não chegou a ser tão seletivo como se poderia imaginar: os lotes nem sempre tiveram as dimensões para uma boa casa, as construções nem sempre ostentaram alto nível, sequer os moradores eram homogeneamente de um estamento social à altura do embevecimento manifestado por Alfredo Moreira Pinto.

Avenida Paulista

A esta esplêndida avenida Paulista, à qual eu não saberia comparar senão certas avenidas de Nova York, onde a fantasia dos milionários americanos encerra, no verde de grandes árvores e na policromia dos canteiros e jardins, seus palácios de elegantes esculturas, como se encaixa o diamante de valor, com múltiplas facetas, nos engastes de esmeraldas e rubis.

L. A. Gaffre, 1910⁸⁰

Pode haver um nome mais bairrista do que este para uma avenida, a Paulista? Ao final do século XIX, quando a avenida foi inaugurada, o figurino ordenava que os nomes dos logradouros públicos ufanassem a nacionalidade e o positivismo. Vide o exemplo de Belo Horizonte, inaugurada em 1897, e suas ruas batizadas com os nomes dos estados brasileiros, tribos indígenas, grandes rios, vultos nacionais, inclusive o mandatário da construção da nova Capital, Afonso Pena. Já um dos criadores da Paulista foi modesto. “Quando da sua inauguração”, registra a crônica, “alguém se lembrou de dar à monumental artéria o nome de seu idealizador. Mas a isso tenazmente se opôs Joaquim Eugênio de Lima (1845-1902), declarando: ‘será Paulista, em homenagem aos paulistas’⁸¹. Esperta homenagem de um uruguaio, esse Eugênio de Lima que, associado

⁷⁸ “Melhoramentos materiais”. *A Província de S. Paulo*, 3.5.1878. Apud CARNEIRO, Maria Luiza Tucci. *Campos Elíseos: história e patrimônio*. São Paulo: Condephaat, 1982.

⁷⁹ Cf. HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira*. São Paulo: Martins Fontes, 1996; LEMOS, C. A. C. *Op. cit.*, 1989; REIS FILHO, Nestor Goulart. *Restauração do Palácio Campos Elíseos: um marco na história de São Paulo*. São Paulo: Secretaria da Ciência, Tecnologia, Desenvolvimento Econômico e Turismo, 2002.

⁸⁰ Apud BRUNO, E. S. *Op. cit.*, p. 162.

⁸¹ AZEVEDO FILHO, Rocha. *Joaquim Eugênio de Lima: um pioneiro em São Paulo*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1854. Ver também: TOLEDO, Benedito Lima de. *Album iconográfico da Avenida Paulista*. São Paulo: Ex-Libris, João Fortes Engenharia, 1987; *Avenida Paulista*. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2002.

com José Borges de Figueiredo e João Augusto Garcia, houve por bem rasgar uma via de 2.800 metros com 28 metros de largura acompanhando o espigão divisor das águas dos rios Pinheiros e Tietê, cerca de 2,5 quilômetros da praça da Sé, em plena zona rural, no ano de 1891.

Essa ruralidade tanto lhe atribuía um caráter de retiro passeadouro, como motivo de queixas quase-troça. Uma notícia de 6 maio de 1894 em *O Estado de S. Paulo* reclamava:

A avenida Paulista, um dos pontos mais belos de nossa Capital e que sem dúvida constitui hoje um dos passeios mais procurados, principalmente aos domingos, não tem tido a devida atenção do poder público. Há tempos choeram reclamações à Municipalidade, pela imprensa contra o fato de ali passarem boiadas com direção ao Matadouro, com grande prejuízo da arborização que lá se fez, reclamações essas que determinaram uma lei [...] baixada com o fim de proibir esse abuso⁸².

Na realidade, a nova avenida apenas dava vazão aos fluxos vigentes anteriormente ao boulevardismo. Essa matéria no jornal também registrava a inauguração do Parque Villon (atual Parque Tenente Siqueira Campos), desenhado pela paisagista Paul Villon, que naquele preciso ano também desenhava o Parque Municipal de Belo Horizonte, Cidade então em projeto⁸³. Embora completamente fora dos perímetros significativos da Paulicéia, a avenida Paulista precocemente foi objeto de uma lei municipal, a de nº 111 de 21 de setembro de 1894, que estabelecia para as construções recuo frontal não menor que dez metros e laterais distantes a dois metros, isolando os edifícios nos lotes e atribuindo uma amplidão maior à perspectiva da verdejante avenida.

Os melhoramentos promovidos pelo poder público valorizavam o eixo e seus arredores: em 1913 pavimentava-se a avenida; em 1916, em plena depressão da Primeira Guerra Mundial, Washington Luís inaugurava o Belvedere do Trianon, um vistoso pavilhão de concreto projetado por Ramos de Azevedo com vista para a Cidade, por sobre a futura avenida 9 de Julho e uma bem-sucedida iniciativa de animação urbana⁸⁴; em 1918, Barry Parker contribuiria com um projeto reformando o outrora Parque Villon⁸⁵.

Esse esforço embelezador decerto pretendia atribuir uma paisagem civilizadora para um local essencialmente campestre, e por certo também buscava dissimular uma incômoda vizinhança que se instalou nos primórdios da avenida. Situada à altitude máxima de 847 metros do nível do mar, a sua posição elevada conferia uma qualidade salutar à região para os padrões médico-sanitários da época. Em conformidade com

⁸² SOUKEF, Antonio. "Paulista dos casarões". In: *Avenida Paulista*. Op. cit., p. 26. Apud MORAES, Flávio Luiz Marcondes Bueno de. *Estudo crítico e histórico das Avenidas Paulista*. São Paulo. Dissertação de Mestrado. Campinas, UNICAMP, 1995, p. 57.

⁸³ MAGALHÃES, Beatriz de Almeida & ANDRADE, Rodrigo Ferreira. *Belo Horizonte um espaço para República*. Belo Horizonte: UFMG, 1989, p. 138.

⁸⁴ REIS FILHO, N. G. Op. cit., 1994, p. 158-69; SOUKEF, A. Apud MORAES, F.L.M.B. Op. cit., p. 46-50; TOLEDO, B. L. Op. cit., 1987.

⁸⁵ WOLFF, Sílvia Ferreira Santos. *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. São Paulo: Edusp, Fapesp, Imprensa Oficial do Estado, 2001, p. 89-94.

o Código Sanitário de 1894, que recomendava situar hospitais fora do aglomerado urbano, o primeiro Hospital de Isolamento da Cidade foi projetado, em 1894, pelo Serviço Sanitário do Estado e construído pouco adiante de uma das extremidades da avenida Paulista, na área hoje ocupada pelo Hospital Emílio Ribas⁸⁶. Em 1903 foi fundado o Instituto Pasteur para o estudo da raiva e sua sede foi instalada na avenida Paulista. Pouco mais de um quarteirão adiante o Sanatório de Santa Catarina foi inaugurado em 1906, tido como o primeiro hospital particular da Cidade. Em 1919, inaugurava-se o Grupo Escolar Rodrigues Alves, defronte ao Sanatório, escola em funcionamento desde 1907, bem como, em 1903, instalava-se no outro extremo da avenida o Gymnasio Anglo-Brazilian School, adquirido, em 1918, para abrigar o Colégio São Luís⁸⁷. A presença desses edifícios reforçava uma vocação hospitalar/educativa e caracterizava o lugar como uma periferia nada saudável para os desconfiados critérios sanitários do momento, sobretudo considerando o caráter residencial aristocrático propugnado por Eugênio de Lima e sócios. Todavia, tudo indica que os melhoramentos promovidos pela municipalidade, o serviço de bondes da Light assegurando acesso ao local, e a presença significativa da elite empresarial construindo suas mansões com os melhores arquitetos da época⁸⁸ constituíram um eficiente, mas paulatino, mecanismo de valorização da região. A avenida Paulista configurou uma nova frente de expansão para a Cidade rumo a sudoeste. No início do século XX as vertentes entre a avenida Paulista e a atual rua Estados Unidos seriam loteadas, numa preparação ao empreendimento mais sofisticado, o Jardim América.

Higienópolis

Esplêndido, magnífico, bellissimo, tais foram as exclamações que irromperam dos meus lábios ao visitar esse boulevard, criação recente do infatigável Sr. Martinho Burchard.
Alfredo Moreira Pinto, 1900⁸⁹

O sempre hiperbólico (e nem sempre fidedigno) Alfredo Moreira Pinto extasiava-se com o boulevard Bouchard. Diferentemente de Joaquim Eugênio de Lima, o prusiano Martinho Burchard (1851-1903) foi personalista e, junto com seu experiente sócio em inversões urbanas, Vitor Nothmann (um dos criadores dos Campos Elíseos), em 1893, começou a abrir as ruas em torno do boulevard Burchard, nas terras que adquiriram três anos antes⁹⁰. O nome não vingou: no ano seguinte, a prefeitura já denominava o bairro de Higienópolis.

Suas catorze ruas "são retas, largas, perpendiculares umas às outras, todas caprichosamente arborizadas, com plantanas [sic], magnólias, catalpas, carvalhos", elogiava

⁸⁶ SEGAWA, Hugo. *Construção de ordens: um aspecto da arquitetura no Brasil 1808-1930*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAU-USP, 1987, p. 191-7.

⁸⁷ *Avenida Paulista*. São Paulo: Instituto Cultural Itaú, 1993.

⁸⁸ TOLEDO, B. L. de. Op. cit.

⁸⁹ PINTO, A. M. Op. cit., p. 250.

⁹⁰ HOMEM, Maria Cecília Naclério. *Higienópolis: grandeza e decadência de um bairro paulistano*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, 1980, p. 59-74.

Alfredo Moreira Pinto⁹¹, decerto com algum exagero. A propaganda anunciava as facilidades de transporte com o bonde, as virtudes de um lugar situado “no ponto mais alto e mais saudável desta Cidade”, contando com abastecimento de água, esgoto e iluminação a gás⁹². A lei municipal nº 355, de 3 de junho de 1898, seria a segunda norma construtiva na Cidade a estabelecer afastamentos obrigatórios: “seis metros entre o alinhamento e a frente da casa, pelo menos, para jardins e arvoredos, e bem assim, um espaço não menor de dois metros de cada lado”, mas apenas para as casas das avenidas Higienópolis e Itatiaia, a atual avenida Angélica⁹³, as duas principais vias que seriam estruturais no bairro. Esta lei bem pode ser associada ao contexto dos planos viários do início da República. A então avenida Itatiaia seria parte da perimetral ideada pela Comissão Técnica de Melhoramentos de 1897, chefiada por João Pereira Ferraz⁹⁴. Na Planta Geral da Capital de São Paulo de 1897, organizada pelo intendente de obras Gomes Cardim, esboça-se o trecho sudoeste da perimetral: avenida Paulista, avenida Itatiaia e sua extensão tracejada com a denominação “Av. Dna. Angélica” (que realmente se efetivou conforme esboçado), comunicando Higienópolis aos Campos Elíseos e Bom Retiro⁹⁵. Era a conexão viária dos loteamentos em curso na época.

Na prática, a Prefeitura teve que intervir significativamente nas décadas de consolidação do bairro, encarregando-se do alinhamento e calçamento das ruas e de desapropriações e aquisições para benfeitorias viárias (sobretudo com a articulação com a baixada do Pacaembu) ou para a constituição da praça Buenos Aires, inaugurada em 1916, com projeto de Joseph Bouvard⁹⁶, posto que o bairro foi esboçado sem previsão de nenhuma área livre, senão a estranha confluência geométrica do que muito mais tarde se tornou a praça Vilaboim. Como nos Campos Elíseos, o desenho de Higienópolis resultou de ato de agrimensura e lógica inversionista imediatista. Essa ausência de urbanismo foi o mote que fez o inglês Barry Parker (1867-1941) anotar em 1919:

A Cidade de São Paulo possui um dos melhores exemplos que eu já encontrei da aplicação ilógica e inepta do sistema de planejamento de ruas “tabuleiro de xadrez” ou “grelha de ferro” para local em que este sistema não é adequado. A planta da Cidade é muito parecida com a que teria resultado se uma rede enorme tivesse sido jogada sobre montes, vales e tabuleiros, o que constitui o seu sítio, e aquelas partes da rede que se mantivessem suspensas no ar, sobre os vales tivessem sido cortadas. Se depois disso os retalhos da rede fossem dispostos sobre os terrenos planos e nos topos dos montes, tivessem sido torcidos e ajustados de alguma forma às linhas da montanha, ter-se-ia algo bem próximo à planta de São Paulo, como ela é hoje⁹⁷.

⁹¹ PINTO, A. M. *Op. cit.*, p. 250.

⁹² HOMEM, M. C. N. *Op. cit.*, 1980.

⁹³ *Ibidem*, p. 63.

⁹⁴ Ver página 347 supra e nota 10.

⁹⁵ CARDIM, Gomes. *Planta Geral da Capital de São Paulo organizada sob a direcção do Dr. Gomes Cardim Intendente de Obras*. São Paulo, 1897. In: *São Paulo Antigo: plantas da Cidade*. São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954.

⁹⁶ HOMEM, M. C. N. *Op. cit.*, 1980, p. 72-4.

⁹⁷ *Apud* WOLFF, C. *Op. cit.*, p. 88.

Jardim América

*Ideal bandeirante
Tome este automóvel
E vá ver o Jardim New-Garden
Depois volte à rua da Boa Vista
Compre o seu lote
Registe a escritura
Boa firme e valiosa
E more nesse bairro romântico
Equivalente ao célebre
Bois de Boulogne
Prestações mensais
Sem juros
Oswald de Andrade, 1925⁹⁸*

O arquiteto e urbanista inglês Barry Parker não é sequer um nome de rua na Cidade de São Paulo. Mas sua responsabilidade na idealização dos mais estimados bairros paulistanos foi fundamental. Quando se fala em “jardins” na capital paulista, evoca-se uma região cheia de *glamour*, de sofisticação, de luxo. Claro que a elástica geografia da especulação imobiliária estendeu os “jardins” para além dos limites originalmente estabelecidos.

Nem todo bairro-jardim tem a ver com Parker, mas Parker tem muito a ver com todos os bairros-jardins. Foi ele, associado com Raymond Unwin (1863-1940) que, no começo do século passado, deu forma concreta às teorias do conterrâneo britânico Sir Ebenezer Howard (1850-1928), idealizador de uma proposta de cidade – as cidades-jardins – baseada na conciliação entre o ambiente campestre e o urbano, numa concepção não isenta de dimensões utópicas e sociais, rebento das transformações advindas da Revolução Industrial na Inglaterra. Parker foi o responsável direto por consubstanciar um padrão urbanístico, paisagístico e arquitetônico consoante o modelo das cidades/subúrbios-jardins – dos quais foi um dos instauradores – captando as peculiaridades da cultura local para a elaboração de estratégias que resultaram nos magníficos e aristocráticos bairros paulistanos como o Jardim América (iniciado em 1913, urbanisticamente definido em 1919), Alto da Lapa (1921), Pacaembu (1925, vizinho de Higienópolis), Alto de Pinheiros (1925) e Butantan (1935).

Todos estes bairros foram empreendimentos desenvolvidos pela City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited, empresa constituída em 1911 por investidores europeus e brasileiros, atentos aos vaticínios do crescimento urbano de São Paulo, patrocinado pela riqueza do café⁹⁹. Parker participou da elaboração dos três

⁹⁸ ANDRADE, O. *Op. cit.*, 2003, p. 169.

⁹⁹ Cf. MORSE, Richard. *Formação histórica de S. Paulo*. São Paulo: Difel, 1970, p. 367; BACELLI, Roney. *Jardim América*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, 1982; SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 125-7.

primeiros loteamentos, tendo trabalhado em São Paulo nos anos 1917-1919 para a Companhia City, como ficou conhecida a empresa.

Se comparadas às experiências congêneres anteriores, e cotejadas frente os códigos de posturas, a legislação da época e o estado-da-arte do urbanismo no Brasil e no mundo, não é difícil concluir o quanto inovadoras, progressivas e perenes foram as propostas de Barry Parker elaboradas na segunda década do século xx. Trechos do relatório final deixado por ele, em 1919, são eloquentes demonstrações das novas atitudes introduzidas pela City: "É fácil vender terras agora, levar a cabo um trabalho de construção comum e desenvolvimento pouco imaginoso, de forma a representar um retorno imediato, mas na verdade acarretaria perdas no final"¹⁰⁰. Noutra parte Parker comentava:

Em minha primeira visita ao Jardim América eu percebi que seu poder de atração para moradores teria que ser em grande parte o de uma atração criada. Com isso eu quero dizer que a falência ou o sucesso dependem em um grau excepcional do projeto, planejamento e gerenciamento e do tipo de casa e de morador escolhidos.¹⁰¹

A "atração criada" foi propor uma diferenciada integração entre cidade, arquitetura, paisagem e natureza: um pitoresco ambiente de ruas sinuosas, arborizadas, casas "ilhadas" em meio à vegetação e o público e o privado dissimulados na continuidade entre ruas e jardins demarcada por discretas cercas vivas de pouca altura. A "atração criada" também foi um inteligente modelo de financiamento, gestão empresarial, estratégia de comercialização e visão a longo prazo pela valorização futura do bairro. Idílico "bairro perfeito" nas bens elaboradas peças publicitárias estampadas em jornais e revistas da época, produzindo uma imagem pública de seriedade e rigor, vendendo conforto, salubridade, qualidade urbana, escrupulosamente controlados pelo empreendedor com normas urbanísticas e construtivas mais severas que as próprias exigências da municipalidade. Tal rigor, que perpassou as muitas mudanças de legislações e inevitáveis transformações urbanas nas últimas oito décadas, foi o que assegurou quase que milagrosamente uma inusitada mancha orgânica na geométrica e dura aerofotogrametria do coração da metrópole.

O Jardim América ainda preserva parcialmente aquele charme harmonioso da natureza verdejante assediando arquiteturas hoje reconhecidas como parte de muitas histórias. Dos bairros privilegiados consolidados ou empreendidos no início do século xx, é o que melhor se conservou. E assim se manteve menos por se tratar de uma área legalmente protegida pelo tombamento estadual, desde 1986, que pelo visionarismo de seus empreendedores. Enormes placas de administradoras quase que tampam a vista de muitas casas à venda ou por alugar, evidenciando a perda da vocação de um bem-nascido bairro. Mas isto em nada macula as palavras no relatório datado do dia do aniversário da Cidade de São Paulo, em 1919. Nele Barry Parker, despedindo-se do

¹⁰⁰ WOLFE, C. *Op. cit.*, p. 115.

¹⁰¹ *Ibidem*, p. 135.

país, escrevia que partia "com a agradável sensação de olhar para trás com satisfação pelo trabalho realizado"¹⁰².

Arquitetura do café

*Os velhos prédios caem por terra, demolidos pela picareta civilizadora.
No lugar deles erguem-se da noite para o dia vestidas e confortáveis edificações.*
Liberani, "São Paulo cresce", crônica no *Correio Paulistano*, 1890¹⁰³

A inauguração da Estação da Luz, em 1901, não foi apenas o marco definitivo da presença ferroviária em São Paulo. Um espantoso vão de 39 metros vencidos por arcos metálicos configurando a plataforma, o cuidadoso aparelho de tijolo dos alçados, o caprichoso rendilhado das decorações e uma inédita monumentalidade estavam agora disponíveis a quem quisesse usufruir de requintes arquitetônicos e para posar para os cartões postais que construiriam a imagem da Cidade. Sua portentosa arquitetura importada da Inglaterra introduzia na paisagem uma referência que alterava definitivamente o padrão arquitetônico vigente na Cidade de São Paulo¹⁰⁴.

A apática Cidade de taipa buscava um figurino à altura de sua condição de novo-rico. O tijolo seria o sistema construtivo que proporcionaria o paramento conveniente para a imagem arquitetônica desejável de urbe progressista e civilizada. O ferro comparecia quer em discretas aparições nas casas e edifícios de algum porte – com elaborados perfis batidos ou dobrados em serralharias locais comandadas por mestres estrangeiros – ou de maneira arrojada como nas estações ferroviárias, mercados (como o da São João) e viadutos (o do Chá e o Santa Ifigênia), numa exibição de ostentosa contemporaneidade dependente das forjas inglesas, escocesas ou belgas¹⁰⁵.

No final do século xix a mão-de-obra imigrante remodelava a paisagem social da Cidade e entre esse formidável contingente de europeus recém-chegados estavam mestres de obras, construtores e uma gama de artistas diversos que ajudaram a melhorar a qualidade da construção – seja ela de gente remediada como daqueles que se endinheiravam com o café e com os negócios daí derivados. Acima desses quase sempre anônimos obreiros, estavam engenheiros e arquitetos que aqui chegaram para oferecer seus conhecimentos de bem-construir, bem-morar e bem-exibir¹⁰⁶. A sofisticação arquitetônica encontrou entre suas primeiras vitrinas a habitação burguesa. As paisagens de áreas como os Campos Elíseos, Higienópolis, avenida Paulista ou os jardins floresceram num primeiro instante graças ao refinamento de profissionais formados além-fronteira. Nos Campos Elíseos, o atualmente conhecido como Palácio dos Campos Elíseos, antigo Palacete de Elias Antonio Pacheco Chaves (1842-1903),

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ *Apud* SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 26-7.

¹⁰⁴ KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial, FAPESP, 1998.

¹⁰⁵ SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1986.

¹⁰⁶ LEMOS, Carlos A. C. *Op. cit.*, 1989.

político, sócio da maior exportadora de café de brasileiros na época, a Companhia Prado Chaves, projetado pelo arquiteto Matheus Häussler, em 1890, com interiores do cenógrafo Cláudio Rossi¹⁰⁷; em Higienópolis, a Vila Penteadado (atualmente sede da pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP), construída com projeto de Carlos Ekman (1866-1940) para o cafeicultor e industrial Antonio Álvares Leite Penteadado, em 1902¹⁰⁸, e na avenida Paulista, a Vila de Horácio Belfort Sabino (1869-1950) de 1903 (demolida), projetada por Victor Dubugras (1868-1933)¹⁰⁹, foram exemplos extraordinários de sofisticação, inovação arquitetônica e construtiva na provinciana Cidade.

Em uma galeria de engenheiros e arquitetos de São Paulo publicada no livro *Impressões do Brasil no Século Vinte*, datado de 1913¹¹⁰, dezoito profissionais são destacados, supostamente os de maior prestígio então. Nela constam arquitetos que perderam na memória arquitetônica paulistana, como Ekman, Dubugras, Domiziano Rossi (1865-1920), August Fried, Max Hehl (?-1916), Ricardo Severo (1869-1940). Os principais profissionais em atividade na Cidade tinham formação no exterior.

Outros nomes dessa galeria desapareceram sem vestígios e alguns poucos jovens chegaram a despontar mais tarde: Augusto de Toledo, Hyppolito Gustavo Pujol Jr. e Alexandre de Albuquerque. Era gente egressa do curso de engenheiros-arquitetos criado com a fundação da Escola Politécnica de São Paulo em 1894¹¹¹, cujos frutos só se fariam sentir nas primeiras décadas do século seguinte, com o amadurecimento profissional de seus primeiros ex-alunos. Mas entre os dezoito retratados, a figura maior foi sem dúvida Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928), paulistano que concluiu o curso de Engenharia e Arquitetura da Universidade de Gante, Bélgica, em 1878. Iniciando sua vida profissional em Campinas, desenvolveu uma vitoriosa carreira na Capital no setor da construção civil, de obras públicas e com empreendimentos empresariais, e dedicou-se ao ensino e formação técnica e profissional no campo da engenharia e da construção.

Ramos de Azevedo foi um dos fundadores da Escola Politécnica de São Paulo, seu diretor e responsável pelo curso de engenheiros-arquitetos em sua origem, bem como reorganizador do Liceu de Artes e Ofícios, instituição que se tornou uma referência na formação de artífices no campo da arquitetura e da decoração na primeira metade do século xx em São Paulo¹¹². Entre suas realizações e de seu escritório estão os edifícios do Tesouro (1886-1891) e da Secretaria da Agricultura (1892-1896), formando o conjunto do Pátio do Colégio; a Escola Normal da praça da República (1890-1894); a Escola Prudente de Moraes (1895), na Luz; a Escola Modelo do Brás (1898); o Labo-

ratório da Escola Politécnica (1895-1898); o Quartel da Polícia (1892); o Hospital Militar (1896); o Liceu de Artes e Ofícios (1900); a segunda estação da Estrada de Ferro Sorocabana (1914) – todos no bairro da Luz; o portal e necrotério do Cemitério da Consolação (1902ca.); o Teatro Municipal (1900-1911); o Palácio das Indústrias (1911-1924) no Parque D. Pedro II; o edifício dos Correios e Telégrafos (1922) no Vale do Anhangabaú; a Faculdade e Medicina (1920-1931) na avenida Dr. Arnaldo e o Mercado Municipal (1924-1933), entre vários marcos arquitetônicos da Cidade de São Paulo, além de um sem-número de casas burguesas (a grande maioria já demolida) que estabeleceram o modo elegante de habitar da burguesia do café na passagem do século XIX para o XX. Suas atividades e obras conferiram à paisagem paulistana a necessária roupagem civilizatória e se confundem com a constituição da fisionomia arquitetônica da nascente metrópole.

7. Alinhar os caminhos: reorganizando o centro

O que era e o que é São Paulo! Quem quiser saber por que espantosa transformação passou esta Cidade nestes últimos anos vá primeiro ali à colonial e melancólica rua da Tabatinguera, venha em seguida ao centro cheio de palácios, e deixe-se ir depois, atravessando o Viaduto num dos velozes carros da Light, por esses longínquos e formosos arrabaldes que continuamente vão erguendo os seus primores de arquitetura no campo estéril e inculto que nos cerca. Eramos uma grande cidade, digna sob todos os aspectos, do seivoso continente em que nos achamos. [...] é lícito afirmar que cabe ao conselheiro Antonio Prado a glória de ser na galeria dos nossos administradores municipais aquele de quem partiu o belo e forte impulso que nos arrancou ao carrancismo e aos infrutíferos esbanjamentos de outrora e nos colocou entre as cidades do mundo em que se pode viver e em que vai sendo um prazer a vida. S. Ex.^a é para S. Paulo, guardadas as devidas proporções, o que Haussmann foi para Paris.
Júlio de Mesquita, 1905¹¹³

No alvorecer da metrópole paulistana, uma das fixações da elite paulistana foi vencer a modorra colonial, as depressões: transportar e urbanizar os vales e baixadas, romper os limites do Triângulo tradicional.

Desde 1877, o litógrafo francês Jules Martin (1832-1906) havia organizado uma companhia para a construção de uma transposição do Vale do Anhangabaú, que contou em um momento com a parceria de Vitor Nothmann, este quase onipresente prussiano nos negócios urbanos nessa época, sócio nos loteamentos de Campos Elíseos e Higienópolis. Martin propunha que essa travessia sobre o vale conformasse pelo eixo da rua Barão de Itapetininga uma perspectiva que teria como ponto focal a nova (na imaginação do francês) catedral de São Paulo, no então vazio largo dos Curros (futura praça da República) aberta por João Teodoro entre 1872 e 1875¹¹⁴.

¹¹³ Apud 1^o Centenário do Conselheiro Antonio Prado. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1946, p. 115-6.

¹¹⁴ SEGAWA, H. Op. cit., 2000, p. 16, 19-25.

¹⁰⁷ HOMEM, M. C. N. Op. cit., 1986, p. 163-73, *passim*.

¹⁰⁸ Vila Penteadado: 100 anos. São Paulo: FAU-USP, 2002; HOMEM, M. C. N. Op. cit., 1986, p. 211-7, *passim*.

¹⁰⁹ HOMEM, M. C. N. Op. cit., 1986, p. 217-21, *passim*; REIS, Nestor Goulart Reis. *Racionalismo e proto-modernismo na obra de Victor Dubugras*. São Paulo: Fundação Bial, 1997.

¹¹⁰ *Impressões do Brasil no século vinte – sua história, seu povo, seu comércio, suas indústrias e recursos*. Lloyd's Greater Britain Publishing Company Ltd., 1913. Apud LEMOS, Carlos A. C. *Ramos de Azevedo e seu escritório*. São Paulo: Pini, 1993, p. 51.

¹¹¹ SANTOS, Maria Cecília Loschiavo dos. *Escola Politécnica (1894-1984)*. São Paulo: Escola Politécnica, Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia, 1985.

¹¹² LEMOS, Carlos A. C. *Ramos de Azevedo*. CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. *Ramos de Azevedo*. São Paulo: Edusp, Fapesp, 2000.



Rua xv de Novembro, um dos lados do Triângulo. Guilherme Gaensly, c. 1900.



Bonde elétrico no Largo de São Bento, 1900.

A persistência de Jules Martin se materializou no Viaduto do Chá, inaugurado em 1892 com cobrança de pedágio para sua travessia, estabelecendo o contato entre o Triângulo e a então não tão vazia praça da República, que em 1894 ganharia vida com a inauguração da monumental Escola Normal, depois denominada Caetano de Campos¹⁵, e deve ter resultado num bom negócio para o litógrafo, que vendeu sua ponte metálica para a Companhia de Ferrocarril de São Paulo em 1896¹⁶.

Ao que parece, promover travessias havia se tornado um bom negócio. Em 1890, dois grupos distintos apresentavam à Câmara a mesma idéia de um projeto de um “grande viaduto, aterro ou aquilo que melhor convenha, que ligará o largo de São Bento ao de Santa Ifigênia, e ao mesmo tempo de uma linha de bondes a vapor ou por tração animal que irá servir o bairro mais florescente desta Cidade, atravessando ruas importantíssimas e que até hoje não gozam desse confortável e cômodo melhoramento”. Como já visto, o recém-aberto loteamento de Santa Ifigênia já despertava a avidez dos inversionistas. Essa disputa não resultou em nada concreto, senão anos mais tarde, em 1906, a autorização do prefeito Antonio Prado para a construção do Viaduto Santa Ifigênia¹⁷.

A gestão da Cidade se desenrolava predominantemente sem a tutela governamental: expansão urbana, saneamento de várzeas, prestação de serviços como água, energia e transporte, loteamentos, e até a construção de viadutos, inúmeras iniciativas se materializam (ou quase) graças a proposições de origem privada, sem uma articulação clara entre as ações. O poder público atuava a reboque dos acontecimentos, como que às vezes remediando com normativas letra morta. Nesse espectro desconjuntado de transformação urbana, a figura do prefeito Antonio da Silva Prado (1840-1929) tornou-se paradigmática como o administrador que transformou a Cidade. Figura proeminente da política nacional, membro da aristocracia cafeeira, industrial sócio da Vidraria Santa Marina, na Água Branca (um dos grandes enclaves industriais na baixada do Tietê), as credenciais de Antonio Prado eram de um político cuja ação pressupunha uma contraditória promiscuidade entre interesses públicos e privados. Ao longo de sua administração, entre 1899 e 1910, o conselheiro Prado é lembrado como o responsável pela modernização do transporte urbano com a introdução dos bondes elétricos da São Paulo Tramway Light and Power Co., envolvendo-se, em 1901, na polêmica de uma concessão monopolista e, em 1909, posicionando-se contrariamente ao privilégio da Light, com apoio popular¹⁸.

No trato das questões urbanas, Antonio Prado teve, desde o início de sua gestão, o tirocínio do engenheiro Victor da Silva Freire (1869-1951), formado na Politécnica de Lisboa e na École Nationale de Ponts et Chaussées de Paris. Chegou em São Paulo em 1895 para trabalhar na Superintendência de Obras Públicas, chefiou o Distrito de San-

¹⁵ CARVALHO, M. C. W. de. *Op. cit.*, p. 178-88.

¹⁶ SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 19-25; TOLEDO, Benedito Lima de. *Anhangababá*. São Paulo: Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1989.

¹⁷ SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 28-9.

¹⁸ CARONE, Edgard; DÉR, Rosa Maria M. T. J. “Light versus Guinle: o famoso conflito entre a livre concorrência e o monopólio canadense no começo do século”. São Paulo, *Memória*. nº 3, abr.-jun. 1989, p. 14-19; CARONE, Edgard & PERAZZO, Priscila. “Em São Paulo, lutas contra o monopólio: a mobilização social no conflito Guinle x Light”. São Paulo, *Memória*. nº 7, abr.-jun. 1990, p. 38-45; Cf. FREIRE, Victor da Silva. “Antônio Prado prefeito de S. Paulo (1899-1910)”. In: *1º Centenário do Conselheiro Antonio Prado*. p. 126.

tos para a Comissão de Saneamento do Estado, então sob as ordens de Saturnino de Brito e, em 1897, ingressou como lente da Escola Politécnica, como assistente de Antonio Francisco de Paula Souza (1843-1917), diretor da instituição. O prefeito nomeou Silva Freire, então com apenas 29 anos, diretor de Obras Municipais e o engenheiro permaneceu no cargo por 27 anos, aposentando-se em 1926, após servir cinco prefeitos¹¹⁹.

Diferentemente de seu colega do Rio de Janeiro, Francisco Pereira Passos (1836-1913), que naquele mesmo momento realizava uma grande intervenção de saneamento físico-social e de embelezamento urbano com a reestruturação de vários setores da capital federal, como a abertura da monumental avenida Central¹²⁰, Antonio Prado promovia uma discreta, mas transformadora, cirurgia dentro do Triângulo, com o realinhamento das ruas xv de Novembro, Álvares Penteado, Quintino Bocaiuva entre outras. A construção do Viaduto Santa Ifigênia pela Prefeitura, iniciada em sua gestão, com projeto da Diretoria de Obras, contrariando as propostas anteriores, constituiu a primeira dívida externa do município. Vários logradouros públicos foram melhorados e ajardinados, como as praças da República, João Mendes, São Paulo e os largos do Carmo, Sete de Setembro, General Osório, Guai-nases, Concórdia, do Arouche; e foi implantado o jardim monumental do Museu do Ipiranga. A praça que hoje leva seu nome foi remodelada com a demolição da Igreja do Rosário dos Homens Pretos, transferida para o outro lado do vale, no largo Paissandu. Antonio Prado, tendo como braço executivo a Diretoria de Obras Municipais, organizou um viveiro anexo no Jardim da Luz para um sistemático trabalho de arborização das vias públicas e logradouros, dentro dos preceitos salubristas e de ornamentação urbana vigentes¹²¹. Segundo Victor da Silva Freire, o cuidado com o espaço público seria parte do seu programa administrativo, envolvendo as “camadas populares”:

Constituiu a sua grande preocupação o aumentar e transformar o Jardim da Luz, provocando-lhe a freqüência por meio de concertos musicais. Pessoalmente ele, sua família, as pessoas de suas relações, compareciam aos mais escolhidos que tinham lugar duas vezes por mês, à noite.¹²²

“São Paulo não tinha vida social”, alegava Antonio Prado, para justificar também a construção do Theatro Municipal (1903-1911), atendendo “tanto a parte material como a educativa”, em outro polêmico empreendimento, que sofria críticas por levar adiante uma obra considerada não prioritária para a Cidade¹²³.

¹¹⁹ LEME. *Op. cit.*, 1999, p. 456-458; CAMPOS. *Op. cit.*, 2002, p. 80-2.

¹²⁰ Cf. BRENA, Giovanna Rosso Del (org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985.

¹²¹ SANT'ANNA, Nuto. “O prefeito Antonio Prado”. In: *1º Centenário do Conselheiro Antonio Prado*, p. 101-3; SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 55-7; CAMPOS. *Op. cit.*, 2002, p. 82-93.

¹²² FREIRE. *Op. cit.*, 1940, p. 125; LEMOS, Carlos A. C. *O álbum de Afonso: a reforma de São Paulo*. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001.

¹²³ FREIRE. *Op. cit.*, 1940, p. 124-5; LEMOS, 1993, p. 67-70.

Outra proposição nascida das idéias elaboradas pela Diretoria de Obras Municipais foi a constituição de um centro cívico, na área que hoje ocupa a Catedral da Sé e seu adro¹²⁴. O centro comportaria a nova catedral (razão pela qual a velha de taipa foi impiedosamente demolida em 1912), o Congresso Estadual e o Paço Municipal, cujo projeto foi entregue a Ramos de Azevedo¹²⁵, mas o plano foi desvirtuado quando, em 1912, o presidente do Estado, Rodrigues Alves, transferiu o local da Catedral para a posição atual e São Paulo nunca logrou construir um centro cívico digno.

As melhorias introduzidas ao longo da primeira década do século xx por Antonio Prado iniciaram efetivamente o processo de renovação da paisagem paulistana, substituindo a imagem da Cidade colonial e imperial pela nascente metrópole do café. A transformação não se operava apenas pela troca da arquitetura: o centro da Cidade, como paisagem e como lugar de encontro e troca, passava a merecer atenções de natureza estética. “Embelezamento” era o termo corrente na época, que Adolfo Augusto Pinto (1856-1930) adotava numa série de artigos publicados em 1912 e enfileirados num livro chamado *A transformação e o embelezamento de São Paulo*¹²⁶. Ainda não era corrente em São Paulo termos então recém-cunhados na Europa, que se referiam às intervenções urbanas planejadas: *städtebau*, *town-planning*, *urbanisme*. A gestão do conselheiro Prado foi uma etapa preparatória para instaurar os primeiros debates de natureza urbanística em São Paulo, através da erudição de Victor da Silva Freire.

Euforia urbanística: os planos de 1910-1911

A construção do Theatro Municipal ensejou, em 1906, uma proposição do vereador Augusto Carlos da Silva Teles (1851-?) para melhorias do entorno malculidado do monumental edifício – como a transformação do vale num jardim público – e essa indicação foi o mote inicial que tornou a área foco de atenção da Diretoria de Obras Municipais. No ano seguinte, Silva Teles publicava um opúsculo, *Os melhoramentos de São Paulo*¹²⁷, e a participação do vereador nas discussões sobre as melhorias urbanas para a Capital instrumentalizaram um discreto trabalho de gabinete desenvolvido por Silva Freire em sua repartição. A rigor, entre 1907 e 1910, a Diretoria de Obras Municipais elaborou uma proposição para o centro da Cidade, que seria aprovada como lei em junho de 1910¹²⁸.

Nos últimos meses da gestão de Antonio Prado, a Câmara Municipal solicitou reforço orçamentário para o Estado. Uma inusitada seqüência de acontecimentos vai marcar o período de transição da administração do conselheiro Prado para o novo

¹²⁴ SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 100; FINA, Wilson Maia. *História do desenvolvimento do urbanismo na Cidade de S. Paulo*. São Paulo: Sociedade Amigos da Cidade, 1961, p. 6.

¹²⁵ *O Estado de S. Paulo*, 9.7.1911. Apud FINA, W. M. *Op. cit.*

¹²⁶ PINTO, Adolfo Augusto. *A transformação e o embelezamento de São Paulo: artigos publicados n' O Estado de S. Paulo*. São Paulo: Cardozo Filho & C., 1912. Apud SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 43-52.

¹²⁷ TELES, Augusto Carlos da Silva. *Os Melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1907. Apud SIMÕES JR., José Geraldo. *Anhangabatu – história e urbanismo*. Tese de Doutorado. São Paulo: FEA-USP, 1995.

¹²⁸ SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 58; SIMÕES JR., J. G. *Op. cit.*, p. 73-8.

prefeito, Raymundo Duprat. Entre novembro de 1910 e maio de 1911, quatro proposições urbanas foram apresentadas instalando uma inédita polêmica na Cidade. Data de 14 de novembro de 1910 o primeiro desses projetos, apresentado por um grupo de capitalistas, a partir de uma mobilização da Câmara Municipal em recorrer ao Estado para obter fundos para os melhoramentos. Em 31 de dezembro, o Congresso do Estado deliberou abrir créditos autorizando o Governo Federal para a encaminhar oficialmente, em 3 de janeiro de 1911, ao presidente do Estado, Albuquerque Lins, o plano de melhoramentos elaborado pela Diretoria de Obras Municipais. Em 23 de janeiro, o *Correio Paulistano* divulgava a proposta elaborada pelo governo do Estado. Diante da confusão estabelecida, a Câmara Municipal recorre a um urbanista estrangeiro para julgar a pendência, que elaborou um sucinto parecer divulgado em maio.

O plano de Alexandre de Albuquerque

Em novembro de 1910, um grupo de onze figuras proeminentes da sociedade paulistana apresentava uma petição ao Congresso Legislativo do Estado e à Câmara Municipal requerendo licença e concessão para a construção de três grandes avenidas na capital de São Paulo. O autor do projeto, o engenheiro-arquiteto Alexandre de Albuquerque (1880-1940), formado em 1905, na Escola Politécnica, de que se tornara professor, destacava a importância da iniciativa com a proximidade das festividades do Centenário da Independência: “Não é quimera, pois, esperar que, em quase doze anos, São Paulo possa mostrar a vontade ingente de seus filhos, demolindo, e, nas ruínas, erguendo uma nova cidade, digna dos progressos do século”¹²⁹.

As três avenidas se cruzariam em um ponto, onde, segundo seu idealizador, “a magnífica perspectiva que se gozará do centro desta praça, donde irradiarão seis grandes ruas, só será comparável àquela que se aprecia em Paris, no cimo do arco da Praça da Estrela”. Ao longo das avenidas seriam construídos prédios de “dois ou mais pavimentos, que obedecerão aos modernos estilos arquitetônicos, tendo preferência os de suntuosa fachada”, que seriam ocupados por “estabelecimentos de primeira ordem”, reservando áreas para construção das sedes do Paço e do Congresso Estadual, o palácio do governo, a nova catedral, o prédio dos Correios e Telégrafos e um parque e jardim botânico e zoológico na extremidade de uma das avenidas. As novas vias estabeleciam uma ligação reta entre o Theatro Municipal e as estações ferroviárias, o centro com o bairro nobre de Campos Elíseos e, prolongada, para região além-Rio Tietê, aproximando também o percurso com a Zona Oeste, setor de expansão natural da Capital¹³⁰.

Foi a proposta em que mais claramente se delineava a influência do modelo da intervenção do Barão de Haussmann (1809-1891) em Paris no período 1853-1870¹³¹, não

só na analogia de uma ação ampla e enérgica, como nos critérios de projeto. Assim como a experiência francesa, o plano de avenidas exigiria grandes expropriações em nome da higienização e eliminação dos aspectos precários da Cidade antiga. E a remodelação partiria de princípios inspirados no formalismo geométrico de tradição barroca do século XVIII francês, adotado por Haussmann. Longos bulevares, definindo pontos de fuga monumentais (no espírito do “culto ao eixo”), valorizariam edifícios como o Theatro Municipal e as estações ferroviárias – solução evidentemente calcada no sistema de circulação parisiense, com a Ópera de Garnier como ponto visual culminante – e a reprodução da praça de L'Étoile.

O projeto não iria interferir fisicamente no Triângulo, porquanto os altos custos de desapropriação de terrenos na área tradicional da Cidade (condicionante reconhecido por Albuquerque em sua justificação) e a evidente impossibilidade planialtimétrica de estabelecer um traçado geométrico preciso numa área de topografia irregular, como se caracteriza a acrópole onde se assenta o núcleo original de São Paulo.

O projeto Freire-Guilhem

Em 30 de dezembro de 1910, o prefeito Antonio Prado recebia o plano *Melhoramentos do Centro da Cidade de S. Paulo*¹³², desenvolvido por Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem, vice-diretor de Obras Municipais. O conjunto de proposições procurava adequar a estrutura urbana paulistana dentro de um espírito referenciado em teorias e experiências urbanas recentes na época. As intervenções recomendadas visavam organizar o núcleo da Cidade no espírito do “circuito exterior” ou solução “vienense” (do esquema aplicado na capital austríaca) que criaria um anel de circulação em torno do Triângulo. Assim descreveu Freire:

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 [...] 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, debruçando sobre o Parque do Anhangabaú e servindo de centro a um belíssimo panorama, terminaria a volta pelo regresso ao ponto de partida no largo São Bento. Era, por essa forma, respeitado o centro propriamente dito da Cidade que, bom ou mau, perfeito ou defeituoso, representa

¹²⁹ ALBUQUERQUE, Alexandre de. *As novas avenidas de São Paulo*. São Paulo: Vanorden, 1910, p. 8-9.

¹³⁰ *Ibidem*.

¹³¹ CARS, Jean des & PINON, Pierre. *Paris – Haussmann*. Paris: Pavillon de L'Arsenal: Picard, 1991.

¹³² *Melhoramentos do Centro da Cidade de S. Paulo – Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal*. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 1911.

a história de seu desenvolvimento. É isso que dá um cunho próprio, inconfundível, às cidades que adotam uma solução desta natureza: no nosso caso, ainda acrescido pela impressão que produziria o centro a cavaleiro de dois vales, dominando panoramas de natureza diferente¹³³.

Victor da Silva Freire exercitava, em São Paulo, a disciplina urbanística codificada pelo arquiteto austríaco Camillo Sitte (1843-1903), autor de *Construção das cidades segundo seus princípios artísticos*¹³⁴, publicado em 1889, um pioneiro e influente ensaio sobre o ambiente urbano analisado em seus espaços peculiares como paisagens.

O projeto Samuel das Neves e os impasses

Divulgado pelo *Correio Paulistano* de 23 de janeiro de 1911, a proposta apresentada pelo engenheiro Samuel das Neves (1863-1937) tinha o patrocínio do governo do Estado. Não se conhece um memorial oficial do projeto, mas apenas notícias em publicações da época descrevendo as propostas de intervenção. Dessas notícias, infere-se apenas proposições de natureza viária (prolongamento e alargamento de trechos de ruas no Triângulo, criação de ligações com outras regiões da Cidade, como um viaduto ligando o largo de São Francisco com a rua Xavier de Toledo, por sobre a ladeira da Memória), e duas perspectivas do plano foram publicadas na ocasião¹³⁵, uma contemplando a transformação do Vale do Anhangabaú numa "avenida central", estendendo-se de um lado até a avenida Paulista e do outro até o Rio Tietê (proposta que se realizou de fato tempos depois).

O debate não se limitou apenas à grande imprensa e ao meio técnico. No semanário anarquista *La Battaglia*, de 12 de fevereiro de 1911, publicou-se a seguinte nota:

Agrimensores, engenheiros, mestres com um cortejo de ajudantes e subajudantes, plenos de prosopopéia, percorrem o centro e os rincões desta nossa Capital, medindo ruas, calculando planos, conjecturando hipotéticos nivelamentos [...] fazendo na verdade tudo o que não sabem fazer, para nos persuadir de que existe um plano diretor (*piano regolatore*) que estuda e avalia os vários projetos destinados, como se diz, a sulcar de novas e largas artérias e a purificar com vastos oásis verdejantes, a velha paulicéia, construída, segundo a arquitetura dos reverendos padres jesuítas e dos antigos pedreiros portugueses¹³⁶.

¹³³ FREIRE, Victor da Silva. "Melhoramentos de São Paulo". São Paulo: *Revista Politécnica*, v. 6, n° 33, fev.-mar. 1911, p. 105.

¹³⁴ SITTE, Camillo. *Construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992. Do original *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 1889.

¹³⁵ Outros esboços se tornaram conhecidos mais tarde. Cf. LEMOS, Carlos A. C. "A Cidade dos fazendeiros. Quando a força do café interveio no Centro paulistano." In: *O café*. São Paulo: Banco Real, 2000, p. 105-9.

¹³⁶ "Note in margine". *La Battaglia*, n° 292, 12.2.1911. p. 3. Apud BLAY, E. *Op. cit.*, p. 137-8.

A discussão e o impasse gerados pelas três proposições levaram a Câmara Municipal a decidir convidar, em 10 de março de 1911, para visitar a Cidade, o arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard (1840-1920), diretor dos Serviços de Arquitetura, Passeios, Viação e Plano de Paris, que organizava, desde 1907, um projeto de melhoramentos para Buenos Aires, e estava em trânsito por São Paulo. Bouvard deixou um relatório sucinto, em maio de 1911, virtualmente endossando a abordagem do projeto Freire-Guilhem ao delegar à Diretoria de Obras Municipais a tarefa de prosseguir nos detalhamentos das recomendações que o arquiteto francês deixou¹³⁷.

Na prática, nenhuma das proposições isoladamente ganhou corpo. Bouvard foi conciliatório acolhendo recomendações das propostas de Freire-Guilhem e de Samuel das Neves, descartando contribuição da proposta Albuquerque, de um haussmanismo empobrecido, ainda mais sob o olhar de um urbanista como Bouvard, que trabalhou com Adolphe Alphand (1817-1891), o paisagista de Haussmann. Alguns pormenores das recomendações de Bouvard foram implementados, decerto porque faziam parte do repertório de idéias que se aventava desde o final do século XIX e que se encorpou nos debates de 1910-1912 (considerando as proposições de Adolfo Augusto Pinto). O endosso de Bouvard a duas idéias correntes, ao que parece, materializaram duas realizações: a criação do Parque do Anhangabaú (lentamente executado até o final da década de 1910) e do Parque da Várzea do Carmo, inaugurado em 1922, como Parque D. Pedro II.

Ao longo das décadas seguintes, parte do caldo das idéias sobre a Cidade foi sendo adotada, sem necessariamente haver critérios claros de articulação urbanística compatível com alguma visão conjunta da Cidade, à maneira de uma colcha de retalhos urbanos. Nem seria possível imaginar que, num ambiente ainda de incipiente repertório cultural e humanístico, as questões contemporâneas de urbanismo fossem objeto de conhecimento amplo. Ao contrário, uns poucos iniciados dialogavam entre si (como Silva Freire e Saturnino de Brito) e com o exterior. No mais, o cerne da questão era denunciado pela imprensa operária, como *La Battaglia*, em 1912:

A valorização do solo da Capital, em alguns países, teria conduzido às barras dos tribunais toda uma camarilha de embrulhões, e de ladrões... Aqui, ao contrário, os conduziu a altas honras, e altos cargos governamentais, ao honrado gozo do suado capital.

Um belo dia, dez ou doze bandidos, invadidos pelo amor ao lugar nacional, se deram conta de que São Paulo não tinha o aspecto de uma Cidade moderna e que lhes faltava o dinheiro para as prostitutas e para o jogo; disparou então a moda do patriotismo. Desde o inconseqüente *Fanfulla* até o policial *A Platea*, do catequista *O Estado de S. Paulo* ao órgão da dourada gentalha do *Correio Paulistano*, gritam todos em vários tons o hino do embelezamento, à renovação da urbe.

Mãos à picareta! Abaixo velhas casas do tempo da conquista portuguesa... Alarguem a city! Queremos teatros como Paris, jardins como Berlim, igrejas como Roma!

¹³⁷ Descrições e estudos mais pormenorizados podem ser consultados em: SEGAWA, H. *Op. cit.*, 2000, p. 53-102; TOLEDO, B. L. de. *Op. cit.*, 1989; SIMÕES JR., J.G. *Op. cit.*; LEMOS, C. A. C. *Op. cit.*, 2000, p. 98-123.

E vejam só! Derrubadas as velhas casas, mandados os barracos no ar, desapropriados os terrenos, tudo aquilo que deveria ser embelezado ou destruído, nivelado ou reconstruído, tudo era propriedade do bando...

E quem estabelecia as inverossímeis somas de compensação, eram os membros do bando...

Nativos ou estrangeiros, eram eles, sempre eles, os componentes da alta camorra¹³⁸.

8. Caminhos para o céu: verticalização da Cidade

Não há meios da imaginação parar. E então as próprias cidades é que se multiplicarão pelos ares. Não serão apenas arranha-céus-cidades nem as ruas a vários andares que profetiza o sr. Le Corbusier. As cidades é que terão vários andares, erguidas sobre grandes placas de algum metal que não sabemos, destituídas de ladeiras e provavelmente de viadutos.

Mário de Andrade, *Diário Nacional*, 23.5.1930¹³⁹

Estamos, sob todos os pontos de vista, em um momento decisivo da nossa existência urbana. No centro os arranha-céus se multiplicam; no tabuleiro além do Anhangabaú os primeiros grandes prédios começam a emergir no meio do casario térreo...

Francisco Prestes Maia, 1930¹⁴⁰

A ainda pacata Paulicéia dos anos 20 sequer tinha assimilado o neologismo *arranha-céu*, surgido em 1914 na revista *Careta*¹⁴¹. Em um álbum de fotografias deixado pelo jornalista e historiador Afonso Antonio de Freitas (1868-1930), uma legenda anotando a existência de um sobrado de 1814 na rua São Bento esquina da ladeira de São João, recebeu um aditamento: "Já não existe: foi demolido em 1925 para em seu local ser levantando um *sobrado de 21 andares*"¹⁴². Freitas se referia ao Prédio Martinelli, que foi concluído com 25 andares, mais dois pavimentos da Casa do Comendador como coroamento. Sua altura inspirava motejos em Mário de Andrade (1893-1945), numa crônica associando as novidades, em 1930: "e o Zeppelin veio provar pra São Tomé o sofisma gracioso de que uma casa dum andar pode ser mais alta que o Martinelli"¹⁴³. A ousada realização de Giuseppe Martinelli (1870-1946) foi um acontecimento inusitado que, desde a elaboração do projeto, em 1923, até sua virtual conclusão, em 1929, foi motivo de controvérsias técnicas ("poderá ruir o prédio",

anunciava um jornal), embargos municipais, intrigas na imprensa e a quebra financeira do seu realizador com a crise de 1929¹⁴⁴.

O prédio alto era uma façanha norte-americana. "América cria algo absolutamente novo – o arranha-céu" ou "o arranha-céu, símbolo da civilização americana", eram motes em publicações apoloéticas editadas nos Estados Unidos no mesmo momento do término do Prédio Martinelli¹⁴⁵. O sumário de uma dessas publicações oferecia os motivos para tais empreendimentos: "o argumento econômico: o ponto de vista do proprietário privado: demonstração da verdadeira estatura econômica; o ponto de vista público: eficiência do arranha-céu como estratégia econômica; o argumento sanitário público: luz, ar e ruído; o argumento da segurança pública: perigo à vida e risco de incêndio, terremoto e tormenta; o argumento do congestionamento de tráfego"¹⁴⁶. Não obstante a disseminação da tipologia nos Estados Unidos, esses livros traziam justificativas procurando amortizar os temores diante dos impactos urbanísticos e estéticos desses enormes artefatos se inserindo na Cidade. A III Tese entre as conclusões oficiais do Congresso Pan-americano de Arquitetos, realizado no Rio de Janeiro em 1930, revelava as incertezas da época:

1. Considerando a dificuldade de definir o que se entende pela denominação genérica "arranha-céu", o Congresso lembra às autoridades competentes de cada localidade a conveniência de ser fixada, em seus regulamentos, a altura a partir da qual um dado edifício se inclua na referida denominação.
2. Considerando que as condições higiênicas, sociais e estéticas de um arranha-céu não dependem somente de suas condições peculiares, mas também de sua implantação, o Congresso aconselha que sua construção só seja autorizada em zonas pre-fixadas nos regulamentos.
3. Considerando que os arranha-céus destacam-se notavelmente dos demais edifícios da Cidade, concorrendo para a sua ornamentação como verdadeiros monumentos ou sacrificando irremediavelmente sua perspectiva quando projetados com infelicidade, o Congresso aconselha a que incluam nos regulamentos disposições que permitam submetê-los a uma fiscalização particularmente rigorosa sob o ponto de vista estético, social e higiênico, levando em conta os fatores dominantes de cada localidade.
4. Considerando que uma causa de insucesso dos arranha-céus como elemento decorativo da Cidade, provém das fachadas laterais nuas, o Congresso lembra a conveniência de modificações das leis de cada país no sentido de ser possibilitado o tratamento arquitetônico de todas as fachadas, afim de se poder conseguir a verdadeira expressão plástica deste tipo de arquitetura.

¹³⁸ "Contro lo strozzinaggio e la camorra". *La Battaglia*, nº 353, 11.5.1912. Apud BLAY, E. *Op. cit.*, p. 138-9.

¹³⁹ ANDRADE, Mário de. "Zeppelin". In: *Táxi e crônicas no Diário Nacional*. São Paulo: Duas Cidades, Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976, p. 200.

¹⁴⁰ MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930, p. 7.

¹⁴¹ "Arranha-céu". In: *Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa*. S.l.: Objetiva, 2001.

¹⁴² LEMOS, C. A. C. *Op. cit.*, 2001, p. 55. Grifo nosso.

¹⁴³ ANDRADE, Mário de. *Op. cit.*, 1976, p. 199.

¹⁴⁴ HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O prédio Martinelli: a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo*. São Paulo: Projeto, 1984.

¹⁴⁵ STARRETT, W. A. *Skyscrapers and the Men who build them*. New York: Charles Scribner's Sons, 1928; CLARK, W. C. & KINGSTON, J. L. *The skyscraper: A study in the economic heights of modern office buildings*. New York: American Institute of Steel Construction, 1930.

¹⁴⁶ *Ibidem*.

5. Considerando não ser possível aconselhar ou condenar de um modo geral a construção de arranha-céus sob o aspecto econômico, dada a complexidade de fatores em jogo, variáveis de um país para outro e variáveis no tempo também, o Congresso limita-se a lembrar, sem caráter de conclusão, que este tipo de edifício resultou frequentemente anti-econômico em localidades onde muitos foram construídos¹⁴⁷.

Os incipientes regulamentos paulistas não foram suficientes para preservar os gabaritos baixos. O Padrão Municipal de 1920¹⁴⁸ teria sido suficiente para impedir a construção do Prédio Martinelli e seu predecessor mais ilustre, o edifício Sampaio Moreira, de 1924, projetado por Cristiano Stockler das Neves (1889-1982), com catorze andares e reivindicado pelo seu autor como o “primeiro arranha-céu” paulistano. Seu empenho pessoal foi capaz de abrir o precedente: “Victor Freire não queria aprovar a planta porque era francófilo, não simpatizava com prédios altos”, o que demandou a edição de uma lei especial para a construção do edifício¹⁴⁹. O Código de Obras “Arthur Saboya”¹⁵⁰, de 1929, incorporaria elementos do *Building Code* de Nova York¹⁵¹, mas longe de atender às recomendações do Congresso Panamericano de Arquitetos.

Dos 28 mais altos prédios registrados em 1926, vinte situavam-se no Triângulo e imediações¹⁵². Le Corbusier, em sua visita em 1929, observava a dinâmica de substituição da superfície construída: “No centro geográfico – como sempre – eis que não se circula mais. Por quê? Porque como de hábito, os escritórios invadiram as casas, porque demoliram as casas para construir *buildings*, até mesmo um arranha-céu”¹⁵³. O arquiteto franco-suíço, em sua proposição visionária para São Paulo, desenhou duas auto-estradas-viadutos ligando as colinas, cruzando quase em ângulo reto no centro da Paulicéia, e sob as quais se construiriam os escritórios e habitações: “Para vencer as sinuosidades do planalto acidentado de São Paulo, pode-se construir as auto-estradas *em nível*, sustentadas por *arranha-terras*”¹⁵⁴.

Arranha-céu ou arranha-terra, tais estruturas foram o centro de fortes polêmicas nos anos 30, como a patrocinada pelo jornal *O Estado de S. Paulo* em 1935, acentuando a precariedade da legislação e, sobretudo, o pouco domínio sobre o impacto da verticalização que ora se consolidava¹⁵⁵. Os primeiros edifícios abrigavam escritórios. Poucos eram construídos para moradias, como o pioneiro Palacete Riachuelo, projetado em

¹⁴⁷ “IV Congresso Pan-americano de Architetos: Conclusões Officiais”. São Paulo: *Revista Polytechnica*, nº 100, ago.-set. 1930, p. 283-4.

¹⁴⁸ Lei Municipal nº 2.332 de 9 de novembro de 1920.

¹⁴⁹ HOMEM, M. C. N. *Op. cit.*, 1984, p. 50.

¹⁵⁰ Lei Municipal nº 3.427 de 19 de novembro de 1929.

¹⁵¹ SOMEKH, Nadia. *A Cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*. São Paulo: Studio Nobel, Edusp, 1997, p. 77.

¹⁵² *Ibidem*, p. 89.

¹⁵³ LE CORBUSIER. *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme avec un prologue américain un corollaire brésilien suivi d'une température parisienne et d'une atmosphère moscovite*. Paris: G. Crès, 1930, p. 240. Tradução do trecho em: SANTOS, Cecília Rodrigues dos, et al. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tesselá, Projeto, 1987, p. 92, com a ressalva que no texto original, Le Corbusier utiliza o termo *buildings* em inglês.

¹⁵⁴ *Ibidem*, p. 241-2, tradução, p. 93.

¹⁵⁵ SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (coord.). *São Paulo 1934-1938: os anos da administração Fábio Prado*. São Paulo: USP-FAU, 1999, p. 61-4.

1925 (na confluência da ladeira Dr. Falcão com a rua do Ouvidor), ou para funções hoteleiras, como o monumental Hotel Esplanada, de 1922, no costado do Theatro Municipal¹⁵⁶. Nos anos 30, as torres conviviam naturalmente com a Cidade. Em 1938, inaugurava-se a Biblioteca Municipal. Sua esguia torre era habitada não por gente, mas por livros. O processo de verticalização estava instalado, era irreversível e anunciava a nova paisagem da metrópole.

9. Caminhos radioperimétrais: preparando a metrópole

*No escritório do prefeito de São Paulo, examino com curiosidade o mapa da Cidade, meadros significativos. Eis o que é pertinente: estas ruas sinuosas passam sob outras, construídas em forma de viadutos. Vocês estão, disse ao prefeito, numa instância de crise de circulação? Le Corbusier, conferência no Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 1929*¹⁵⁷

Provavelmente um habitante comum da Cidade de São Paulo sabe que Prestes Maia é um nome de avenida, mas talvez não tenha idéia de quem foi o homenageado. Mas qualquer paulistano que tenha razoavelmente vivenciado o centro da Cidade reconhece as realizações do engenheiro-arquiteto e civil Francisco Prestes Maia (1896-1965), mesmo que não as associe ao seu mentor intelectual ou não tenha a consciência do longo caminho percorrido para a construção da paisagem deixada por ele – prefeito nomeado de São Paulo entre 1938 e 1946 e prefeito eleito entre 1961 e 1965.

As largas e muito conhecidas vias do centro, como as avenidas Ipiranga e São Luís, as ruas Maria Paula, Anita Garibaldi, Rangel Pestana, Mercúrio, Senador Queiroz, desenham um anel circundando o velho Triângulo. São vias com largura entre 33 e 44 metros e, na concepção de Prestes Maia, constituíam o *Perímetro de irradiação*. Os percursos que atravessam a Cidade de Sul a Norte, vindo pelas atuais avenidas 23 de Maio e 9 de Julho, dois troncos que se juntam no Vale do Anhangabaú e prosseguem pelas avenidas Prestes Maia e Tiradentes rumo ao Norte – uma travessia diametral aproveitando alguns fundos de vale ligando o vale do Rio Pinheiros com o do Tietê – chamavam-se *Sistema Y*. Vias que foram alargadas e prolongadas, como São João, Rio Branco, Alcântara Machado, Consolação e Brigadeiro Luís Antonio, entre outras, pertenciam ao sistema de radiais, que conectavam um segundo anel perimetral, do qual faziam parte as avenidas Duque de Caxias e Mauá. Dos anos 30 até final dos anos 60, a concepção básica das intervenções viárias e urbanísticas em São Paulo é tributária direta ou indiretamente de Prestes Maia.

Mas Prestes Maia não foi um criador extraordinário. Foi antes de tudo um técnico pragmático que, mediante sua inserção no quadro político da época, foi mais do que

¹⁵⁶ Sobre a verticalização, cf.: HOMEM, M. C. N. *Op. cit.*, 1984; VASCONCELOS, Augusto Carlos de. *O concreto no Brasil*. São Paulo: Copiare, 1985; REIS FILHO, N. G. *Op. cit.*, 1994; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. *A Identidade da metrópole*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1994; SOMEKH, N. *Op. cit.*; CAMPOS, C. M. *Op. cit.*, 2002.

¹⁵⁷ LE CORBUSIER. *Op. cit.*, p. 239. Tradução do trecho em: SANTOS, et al. *Op. cit.*, p. 92.

um urbanista teórico. Começou sua trajetória no urbanismo como engenheiro da Diretoria de Obras Públicas e, nos anos 20, em parceria com João Florence de Ulhôa Cintra (o formulador inicial do *Perímetro de irradiação*), desenvolveu uma série de estudos para o sistema viário e de transportes de São Paulo¹⁵⁸.

Prestes Maia foi um perspicaz anotador das inúmeras idéias aventadas para São Paulo desde o final do século XIX e soube, com discernimento, destilar propostas e embutir-lhes um sentido sistêmico, atribuir-lhes conteúdos teóricos, que se substanciaram no chamado *Plano de avenidas*, cuidadosamente publicado em 1930¹⁵⁹. As mais de 360 páginas fartamente ilustradas desta volumosa publicação constituem um estudo fundamental no qual Prestes Maia vale-se de uma formidável erudição para endossar suas propostas. Buscou legitimar-se na literatura urbanística internacional das mais diferentes tendências, meticulosamente elegeu suas preferências, e compôs um sólido conjunto de referências para suas proposições, notadamente nas idéias do francês Eugène Hénard (1849-1923), quanto ao conceito do perímetro de irradiação, e do alemão Joseph Strübben (1845-1936), para o sistema radial, e em idéias dispersas assimiladas do urbanismo norte-americano¹⁶⁰. Com o amálgama de conceitos, Prestes Maia criticava o sistema concêntrico de urbanização:

A Cidade moderna deve procurar libertar-se definitivamente desta idéia e chegar a um esquema fundamental de acordo com a realidade de nossos dias. Toda cintura, qualquer que seja o seu nome, exercerá influência nociva sobre a evolução das grandes cidades, sob os pontos de vista da política territorial e da circulação, assim como criará embaraços a um plano geral conveniente. Como fundamento dum plano, é muito preferível ao sistema dos traçados concêntricos um sistema radial; raios em vez de anéis e, sobretudo, em vez de traçados circulares, traçados em cunha, que trazem espaços livres à população e permitem um desenvolvimento natural às cidades¹⁶¹.

O esquema de circulação do urbanista era constituído por um anel de irradiação "protegendo" o centro (*grosso modo*, o Triângulo), um sistema de radiais e uma malha de vias perimetrais. Prestes Maia enxergava no desenho da Cidade os fluxos urbanos:

Tal sistema [radial] primeiro visa a fácil circulação e isso leva-nos a indagar as direções dominantes d'esta. As correntes principais conduzem do centro à periferia e inversamente: movimentos centrífugo e centrípeto da população. Resulta são geralmente as artérias radiais as mais importantes, dirigidas para os pontos notáveis, na direção das aglomerações satélites ou das grandes estradas [...]

Com a descrição do sistema ideal de viação queríamos chegar a este ponto: que *em regra é o sistema radial o mais conveniente e é justamente o que possui São Paulo*.

¹⁵⁸ CAMPOS, C. M. *Op. cit.*, 2002, p. 263-75.

¹⁵⁹ MAIA, F. P. *Op. cit.*, 1930.

¹⁶⁰ *Ibidem*, p. 35, 82, *passim*.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 124.



O largo do Palácio, atual Pátio do Colégio em 1925. Preising, 1925.



Vista aérea da ladeira do Carmo, atual avenida Rangel Pestana, após a intervenção de Prestes Maia, 1945.

*Cabe-nos torná-lo melhor e completá-lo, aproveitando quando possível as linhas mestras existentes*¹⁶².

Nas palavras do próprio prefeito:

A concepção é simples: envolvimento da área congestionada por um anel, de modo a provocar ao mesmo tempo sua expansão superficial, o desvio das correntes diametrais e uma fácil distribuição perimetral do tráfego. Tem a vantagem de fugir às áreas muito valorizadas, que no centro bancário sobem a mais de vinte contos por metro quadrado¹⁶³.

Boa parte da doutrina urbanística que presidiu as intervenções na Paulicéia por quase quarenta anos estava definida naquele volumoso trabalho de 1930. Nos dezesseis anos que separam a saída de Prestes Maia da Prefeitura, com o fim do Estado Novo em 1945, e seu retorno como prefeito eleito em 1961, dezenove diferentes prefeitos exerceram o cargo, ilustrando a volatilidade política e administrativa que comandou a Cidade.

Nesse ínterim, ao menos três estudos foram produzidos, mas relativamente foram pouco efetivos como aplicação: o *Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo*, encomendado à consultoria nova-iorquina International Basic Economy Corporation em 1950 e coordenado por Robert Moses; o *Plano Regional de São Paulo* proposto por Luís Anhaia Melo em 1954, e o relatório da Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS), dirigida pelo Padre francês Louis-Joseph Lebreton (1897-1966), concluído em 1958¹⁶⁴. Nos anos 60, o *Plano de avenidas* já estava bastante desfigurado, mas foi a diretriz que prevaleceu até a elaboração do *Plano Urbanístico Básico*, em 1968, e do *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado* (PDDI) de 1971, efetivamente o primeiro plano com força de lei.

A implantação do *Plano de avenidas* atribuiu a São Paulo a feição de Cidade do automóvel, não obstante Prestes Maia fosse um defensor do transporte coletivo. Na década de 1940, iniciou-se a passagem dos coletivos do trilho para os pneus, com a criação da Companhia Municipal de Transporte Coletivos (CMTC) em 1947. Entre a primeira proposta de metrô para São Paulo, feita pela Light em 1925, a previsão desse sistema no *Plano de avenidas* e a sua efetivação, entre 1968-1974, a Cidade conheceu cerca de onze estudos para sua implantação¹⁶⁵.

Também foi longa a crônica para a realização do Parque do Ibirapuera. Data da administração de Pires do Rio as ações de regularização fundiária do patrimônio público que, no final dos anos 20, era estimado em uma extensão de duzentos hectares. Prestes

¹⁶² *Ibidem*, p. 82. Grifo do autor.

¹⁶³ MAIA, Francisco Prestes. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal, 1945, p. 10.

¹⁶⁴ SOMEKH, Nadia. *Op. cit.*: CAMPOS, Candido Malta (org.). *A Cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora Mackpesquisa, 2002; LEME, M. C. de S. *Op. cit.*, 1999; MEYER, Regina Maria Proserpi. *Metrópole e urbanismo: São Paulo nos anos 50*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAU-USP, 1991; FELDMAN, Sarah. *Planejamento e zoneamento: São Paulo 1947-1962*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAU-USP, 1996.

¹⁶⁵ ZIONI, Silvana. "Do plano da Light à Comissão de Estudos de Transporte Coletivo: o transporte urbano sai dos trilhos". In: SOMEKH; CAMPOS, C. M. *Op. cit.*, p. 73-81; Idem. "Metrô e Sistran: o transporte urbano volta para os trilhos e cai na rede". In: SOMEKH; CAMPOS, C. M. *Op. cit.*, p. 135-45.

Maia em seu *Plano de avenidas* já contava com esse espaço, "o primeiro grande parque municipal, igual em área ao dobro de todos os restantes jardins da Cidade, ponto de partida duma promissora política de espaços livres"¹⁶⁶.

10. São Paulo na perspectiva do movimento

*Ora, São Paulo, a perder de vista, avança sobre as colinas. O arruador, porquanto se compromete com as colinas, traça as ruas curvas, viadutos e uma rede cada vez mais embaraçada de vísceras vermiculosas. Le Corbusier, conferência no Rio de Janeiro, 8 de dezembro de 1929*¹⁶⁷

O que não foi possível acontecer ao longo de quase duas décadas, moveu-se em algo como quatro anos. No limiar das comemorações dos quatrocentos anos da fundação da Cidade de São Paulo, o Parque do Ibirapuera transformou-se no palco central das comemorações da febril urbe que desejava mostrar ao mundo sua condição de metrópole industrial e agrícola, de nova locomotiva da economia brasileira e pretendente a capital das artes e da cultura. Modelar a Cidade para os novos tempos não era mais apenas substituir a vetusta taipa de pilão pelo tijolo, trocar o beiral aparente pela platibanda e vestir os prédios com ornatos elegantes.

Os novos tempos, no IV Centenário da Cidade, exigiam os volumes e as curvas projetadas por Oscar Niemeyer. A indolente Cidade de taipa de 1872, que o presidente João Teodoro começou a modernizar, transformou-se, 82 anos depois, na dinâmica e treloucada Cidade de concreto. Uma Cidade que se modelou sob os influxos do movimento, da mobilidade: a ponta-de-lança rumo ao desbravamento dos sertões; na rota do café, no entroncamento das linhas férreas; no fluir das várzeas, no sobrepujar das depressões, desafiando a natureza e as águas; na confluência migratória de etnias, nacionalidades, compatrióticos; no emaranhado de vias, bondes, ônibus, automóveis, caminhões, metrô; na circulação de riquezas e na repartição da pobreza; nas redes telemáticas e de infovias desafiando a Cidade física.

Não estava de todo equivocado o alemão Ernest Von Hesse-Wartegg, ao profetizar nas primeiras décadas do século passado:

São Paulo não é uma grande cidade (*Grosstadt*), mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado da outra e uma dentro da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro¹⁶⁸.

¹⁶⁶ MAIA, F. P. *Op. cit.*, 1930, p. xi.

¹⁶⁷ LE CORBUSIER. *Op. cit.*, p. 240. Tradução nossa.

¹⁶⁸ HESSE-WARTEGG, Ernest Von. *Zwischen Anden und Amazonas*. 2ª ed. Stuttgart: Union Deutsche Verlagsgesellschaft, 1915, p. 149. *Apud* PETRONE, Pasquale. "A Cidade de São Paulo no século XX". In: SILVA, Raul Andrade e; MATOS, Odilon Nogueira de; PETRONE, Pasquale. *A evolução urbana de São Paulo*. São Paulo: Coleção da Revista de História, 1955, p. 88.