

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

FABIANO LEMES DE OLIVEIRA

TESE DE DOUTORADO

ORIENTADOR:

PROF. DR. JOSEP MARIA MONTANER

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

Março
2008

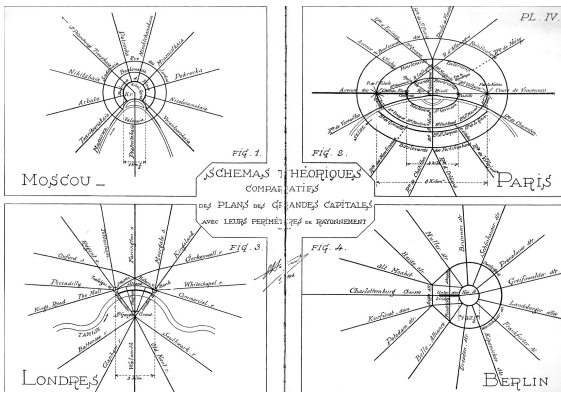
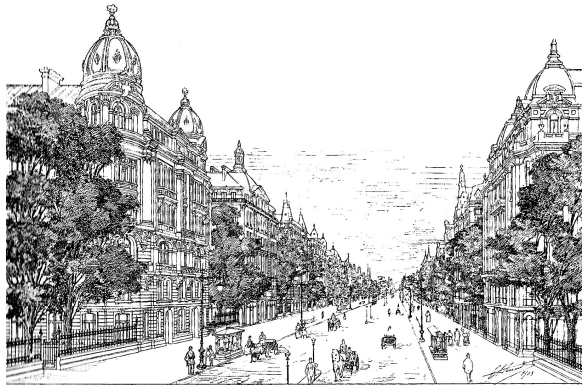
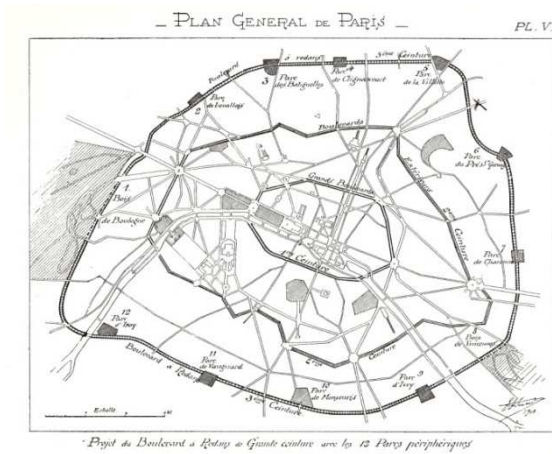


fig 43 - Projeto de *Boulevard à Redans* e de 12 parques periféricos para Paris. Hénard, 1903-10.
 Fonte: HÉNARD. 1982, p.47.

fig 44 - *Boulevard à Redans*. Hénard, 1903-10.
 Fonte: HÉNARD. 1982, p.24.

fig 45 - Esquemas teóricos comparativos do sistema viário de Moscou, Paris, Londres e Berlim. Hénard, 1903-10.
 Fonte: HÉNARD. 1982, p.204-5.

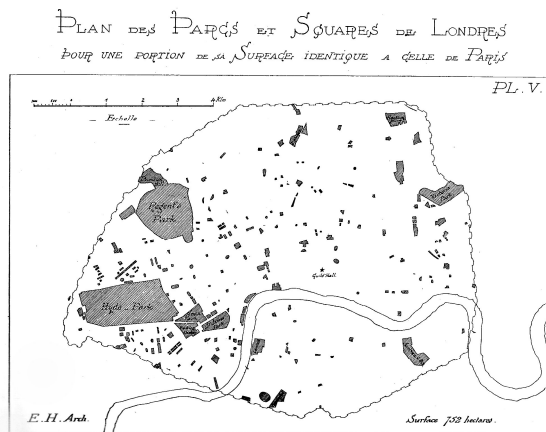
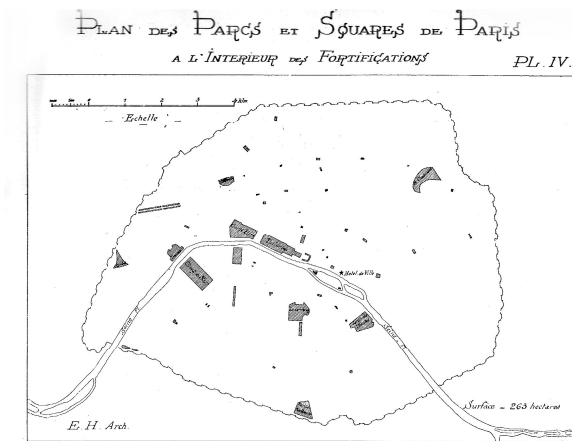


fig 46 - Praças e parques de Paris no interior das antigas muralhas.
 Fonte: HÉNARD. 1982, p.70.

fig 47 - Praças e parques de Londres, considerando a mesma área da cidade de Paris na primeira década do século XX.
 Fonte: HÉNARD. 1982, p.71.

A articulação que propõe entre uma avenida perimetral de radiação, com vias radiais e parques espalhados tanto no interior dessa demarcação como sobre a linha do bulevar aparece refletida na proposta de Freire para São Paulo e também determina os estudos posteriores, como os de Ulhôa Cintra, em 1926, e de Prestes Maia, em 1930.

Legitimada textualmente através do argumento da necessidade de descongestão do centro e de sua conexão com as novas áreas de expansão, Freire ratifica a importância de se pensar um plano para a cidade como um todo, de acordo com o que se via no cenário internacional:

um projeto dessa natureza não pode, não deve ser estudado sem plano de conjunto e que a consideração de uma só das faces do mero problema de ocasião pode conduzir a erros funestíssimos, susceptíveis de serem pagos mais tarde muito e muito caro.⁶⁴

Tratava-se de preparar a cidade para o crescimento que se anunciava, de enfrentar os problemas sanitários, de circulação e de criação de uma urbe moderna que enfrentasse o novo século com uma nova imagem. Se os fenômenos da multidão, do inchaço urbano e a resposta aos problemas advindos da industrialização haviam sido endógenos ao continente europeu até final do século XIX, a realidade industrial, evidentemente com matizes bastante distintas, se faria sentir com toda sua força no Brasil no século XX, e em São Paulo especificamente. Justifica assim a necessidade de elaboração de um plano de conjunto que estruturasse as reformas urbanas pelas quais deveria, a seu ver, passar a cidade. Até-se então a prever uma expansão controlada, em que não se descartaram intervenções no tecido consolidado, como a criação de um anel viário e sua conexão com as novas áreas.

As articulações, como comentado, entre os sistemas viários e o sistema de áreas verdes aparecem em um grande número de propostas como uma reflexão conjunta que atenta tanto para a necessidade de planejar e controlar a expansão urbana, como para dotar a cidade de áreas verdes. Para o caso paulistano, Freire propõe uma intervenção integrada entre os dois sistemas, adotando a solução radio-concêntrica em que define um anel englobando a área central e de onde partiriam radiais para as áreas de expansão, considerando ainda a sua conexão com praças e parques. Tal anel circundaria o núcleo histórico - desde o Largo de São Bento, passando pela catedral da Sé, com abertura de vasta esplanada no Largo do São Francisco, pela Rua Libero Badaró, alargada e nivelada,⁶⁵ tocando neste trecho a área do Anhangabaú - situando-se em promontório em relação à área da várzea do Carmo. (fig 48) Afirma que *“da longa experiência colhida, resulta que a solução mais vantajosa para aquelas cujo núcleo, sem orientação*

geométrica, como é o de S. Paulo, começa a apresentar-se congestionado, é a de um circuito exterior envolvendo-o por completo” e logo apresenta como essa via articulada aos outros espaços livres e edifícios públicos causaria uma forte impressão ao visitante, que teria em cada lado do circuito um grande parque, de um lado o da várzea do Carmo e de outro o Anhangabaú.⁶⁶

Desta solução, destacamos a proximidade conceitual com as cinturas propostas em várias cidades alemãs, como Dessau, Leipzig e Nuremberg, além da Ringstrasse vienense. Tal como Marc Bloch afirma, os processos comparativos para que tenham interesse e apresentem conclusões satisfatórias devem aproximar casos em que haja ao mesmo tempo aproximações de contexto, com também diferenciações evidentes.⁶⁷ Dessa forma, atentamos para o fato de como as importações de modelos urbanísticos internacionais e suas adaptações locais nos remetem para a necessidade de pontuar as semelhanças e também as diferenças. A vontade de modernização urbana referente à descongestão, à maior fluidez de circulação e o proporcionamento de espaços verdes não podem ser desvinculados em ambos os casos de preceitos estéticos e ideários de modernidade. Neste sentido, as diferenças de escala são nítidas enquanto às realizações e se verificam na simplificação do anel proposto para São Paulo em comparação com as iniciativas modelares tomadas. Cabe ainda mencionar o interesse de Freire, na definição do anel paulistano, pelo modelo de *Boulevard à Redans*, criado por Hénard, com seu traçado irregular e disposição enviesada das edificações, bem como para os projetos da *Königstrasse* de Nuremberg e da via perimetral de Dessau, proposta por Henrici, citados em seu texto. (fig 49)

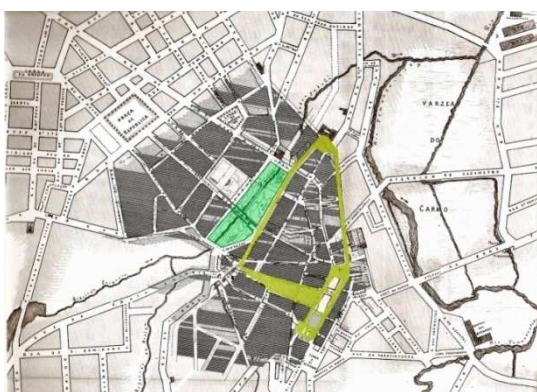


fig 48 - Proposta de Freire para São Paulo.
Destacamos o anel ao redor do centro e o Parque do Anhangabaú. Cores nossas.
Fonte: FREIRE. 1911.

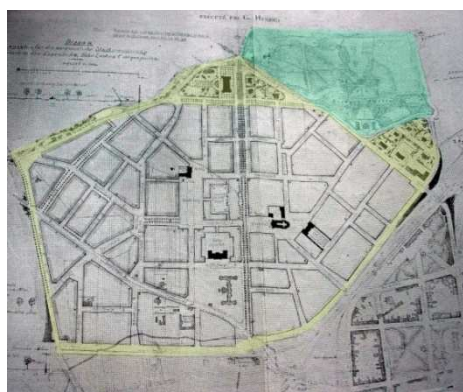


fig 49 - Plano de Karl Henrici pra Dessau.
Veja a disposição do anel perimetral que tangencia a implantação do parque. Cores nossas.
Fonte: FREIRE. 1911, Estampa 3.

Freire argumentava a favor de um projeto que partisse das características específicas do processo de formação histórica da cidade, de sua adaptação à topografia, aliadas às novas concepções urbanísticas já aludidas. Em sua descrição de como o traçado colonial de São Paulo se aproximava dos caminhos primitivos, pitorescos, curvilíneos e respeitosos com o sítio das antigas cidades européias, Freire se apropria da maneira como Brinckmann destaca a evolução histórica desses núcleos urbanos na Europa, além de também ser nítido como reflete claramente os discursos de Sitte e Hénard.⁶⁸ Apresentando um método comparativo ao apontar para as analogias entre a formação das cidades européias e São Paulo, reforça que importa, como se fazia na Alemanha e Inglaterra, evitar que as futuras intervenções descaracterizassem o tom “pitoresco”⁶⁹ da cidade, estruturada por um núcleo central cujas ruas teriam se adequado historicamente à topografia e a partir do qual se foram construindo as áreas de expansão. Tanto as praças existentes como as áreas que se organizaram em torno a ela haveriam dotado São Paulo, de acordo com Freire, de uma morfologia peculiar e semelhante ao das antigas cidades do Velho Continente. Alude ao longo do texto a propostas com essas características, em especial ao plano de Theodor Fischer para Munique, (fig 50) ao de Henrici para Dessau e ao plano de expansão de Frankfurt, valorizando neles o respeito pelas áreas históricas, a definição de traçados adaptados ao contexto, a criação de um sistema viário radio-concêntrico e a sua articulação com praças e parques.



fig 50 - Plano de Theodor Fischer para Munique, 1908.

Destacamos a disposição dos parques comunicando o centro da cidade às áreas extrurbanas, tal como havia proposto Stübgen em seu livro e como Eberstadt desenvolverá em 1909.

Fonte: PICCINATO. 1974.

O futuro crescimento deveria, portanto, evitar a descaracterização da irregularidade na ocupação do território, mantendo-a como princípio de desenho das novas áreas, das radiais e perimetrais. Defende então traçados flexíveis, adaptados às condições locais e onde a curva fosse preponderante, tais como se deram em Nuremberg e Darmstadt citados, ou outros exemplos do *Städtebau*, ou ainda como Unwin desenvolveu nos projetos de subúrbios e de Letchworth:

É que o nosso centro é bem um agregado irregular ou “pitoresco” – é o termo técnico que, neste caso, dá a exata impressão da verdade – onde as ruas seguiram, como nas cidades da Europa, a fantasia do construtor e não este o implacável cordel do alinhador.

(...)

Não é precisamente a curva que melhor se presta a adaptar-se à configuração do nosso terreno acidentado, do qual suga a cidade o seu elemento característico de encanto: o pitoresco?⁷⁰

Atento aos discursos de Sitte e de Theodor Fischer, reconhece o papel das praças na articulação do entorno urbano. Esta aparece em seu discurso como uma das principais ferramentas do urbanista e objeto fundamental das propostas urbanísticas modernas, não deixando de lembrar que foram, elas mesmas, o centro originador da civilização ocidental. Entretanto, como dado de modernidade a esse espaço presente na formação mesma da idéia de cidade, adiciona sua importância higiênica e psicológica para as urbes industriais. Dessa forma, de acordo com as concepções miasmáticas e teorias que trataram da importância do verde na moral e saúde psicológica dos habitantes, como já comentamos, o papel regenerador do ar, do sol e do verde por um lado é visto pelo prisma sanitário, e por outro como elemento de utilidade na recreação, no embelezamento e no bem-estar dos moradores e visitantes. Referencia-se, bem assim, às *squares*⁷¹ inglesas como exemplos modernos de praças que ao mesmo tempo em que articulam o entorno edificado, contribuem com o aumento de áreas verdes da cidade. A sua relação com o viário e com os principais parques deveria constituir-se como objetivo para o urbanista e se verifica essa vontade em sua proposta, especificamente no projeto da conexão do Largo do Paissandu à Praça Antonio Prado, bem como o tratamento particular que pensa para o entorno da Catedral da Sé. De fato, como havia sugerido Stübben e Hénard em seus livros, Freire propõe um sistema articulado entre ruas, praças e parques. (fig 51)

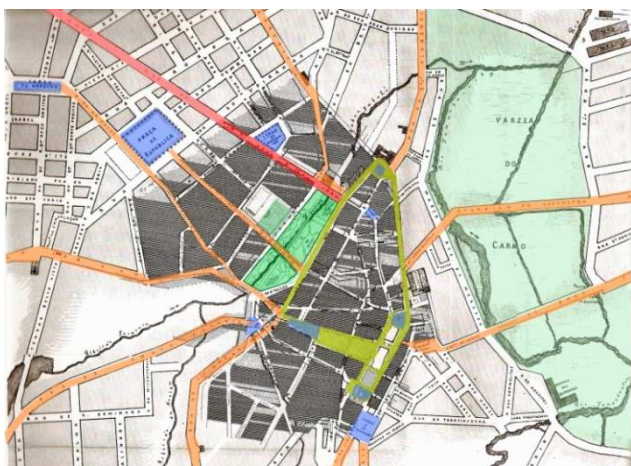


fig 51 - Sistema articulado de praças, parques e vias de comunicação.

Em laranja vêem-se as vias que irradiam do anel central proposto (em amarelo), em verde se vê a área do Vale do Anhangabaú e da Várzea do Carmo e em azul, as praças. Cores nossas.

Fonte: FREIRE. 1911.

Freire formula então a necessidade de se pensar o crescimento de São Paulo pela criação de um sistema viário articulado ao de áreas abertas, que são entendidos como claros elementos de intervenção urbanística, mas do que como simples espaços para o embelezamento urbano. Neste sentido, podemos referir-nos a algumas menções específicas que são esclarecedoras da sua postura, como as já apontadas criações de anéis verdes e sistemas de parques, as

alegações de Stübben e Hénard sobre a importância de que sejam disseminadas em todo o tecido urbano, bem como os referidos bairros na Inglaterra em que as construções se encontravam imersas em amplas áreas verdes.

Defende ainda, apoiando-se no urbanista francês, a difusão das áreas verdes no tecido urbano, tal como o havia feito Londres:

A superioridade de Londres não é tanto na importância das grandes manchas. Reside ela sobretudo na quantidade das pequenas. Londres está ‘crivada’ de espaços abertos. E eis o que dirige hoje as municipalidades. Muitos pequenos logradouros, mas dispostos por forma a que todos ali possam ir, descansar, passear, sentar-se, respirar.⁷²

Além do seu papel higiênico, psicológico e de fornecimento de espaços para recreação, funcionariam como estruturadores do crescimento da cidade, que a seu ver, só poderia expandir-se substancialmente se tal processo viesse acompanhado do aumento de suas áreas verdes. Em relação a essa preocupação, remete novamente à Hénard, a partir de uma citação sobre Paris:

Pode a superfície que ela ocupa tornar-se duas, três, quatro vezes maior? Sim, se, como em Londres, houver a precaução de dispor, na medida do seu crescimento e em proporção à massa das edificações, os espaços abertos, parques e jardins, necessários à sua saúde! Não, se, como em Paris, permitirmos a acumulação de pedra concentrar-se cada vez mais, invadir dia a dia os antigos terrenos livres, e negligenciarmos de praticar enquanto é tempo, novas clareiras.⁷³

Reticente enquanto à possibilidade de expansão contínua das cidades, Freire reconhece a necessidade de que um crescimento controlado teria que realizar-se e, com isso, a importância de se pensar a criação de um sistema de parques.

A idéia de sistema de Parques aparece como conceito também no século XIX, nos Estados Unidos, e se difunde internacionalmente como possibilidade concreta de incorporação do verde na construção das cidades modernas. Dal Co aponta para o fato de que o *Park Movement*, liderado em grande medida por Olmsted, passa nesses anos de uma evocação romântica da natureza para propostas embasadas cientificamente e dirigidas a planificar o crescimento urbano.⁷⁴ Não se pode deixar de notar que não se tratou, como vínhamos comentando, de uma formulação puramente americana. As experiências européias de arborização de vias, tais como os *Cours*, *Allées* e *Bulevards*; a experiência de Alphand em Paris de Napoleão III e a criação de anéis verdes ao redor das antigas muralhas, como realizado em Viena e em várias cidades na

Alemanha, foram referências essenciais para a sistematização da idéia de sistema de parques nos Estados Unidos. Vale lembrar que Olmsted realizou viagens de estudo à Europa e George Edward Kessler, que realizou o sistema de parques de Kansas, de 1883, formou-se em Weimar e Potsdam onde tomou contato com as experiências germânicas.⁷⁵

O Central Park de Nova York é uma referência urbanística primordial no entendimento das intervenções urbanas nos EUA desde o século XIX e, ainda de acordo com Dal Co, este parque absorve grande parte das discussões anteriores a sua criação - desde as reflexões românticas oriundas do pintoresco inglês, com a atitude científica americana típica da horticultura e as reivindicações para a construção de parques a partir de 1840. O parque emerge, portanto, nas propostas de reformas urbanas nos Estados Unidos como elemento indispensável ao planejamento das cidades, fornecendo aos debates urbanísticos internacionais um importante suporte na defesa da integração das áreas verdes nos planos urbanos.

A suburbanização, por um lado, como alternativa para a expansão residencial para fora dos centros urbanos é outra importante característica dos processos de urbanização nos Estados Unidos desde as últimas três décadas do século XIX. Veja-se como em 1869, Olmsted e Vaux projetaram o subúrbio de Riverside nas proximidades de Chicago, mais de dez anos antes da criação de Port Sunlight por Unwin, buscando a criação de um ambiente residencial em meio a áreas verdes e separado dos locais de trabalho, evadindo-se da congestão urbana e de certa forma propondo um modelo de integração entre cidade e campo.

fig 52 - Sistema de Parques de Boston. 1881-1894.

Fonte: OLMSTED. 1996, p.128.



fig 53 - Sistema de parques de Buffalo. 1881.

Fonte: OLMSTED. 1996, p.128.



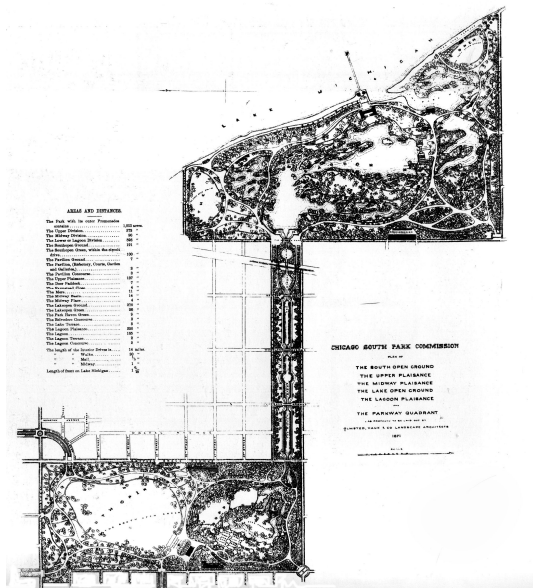


fig 54 - South park em Chicago. F. L. Olmsted e C. Vaux. 1871.
Fonte: OLMSTED. 1996, p.104.

No mesmo ano, os paisagistas desenvolvem o conceito de *Parkway* na comissão de criação do *Brooklyn Park*, como possibilidade de extensão do parque no tecido urbano, de combinação de diferentes tipos de circulação em vias verdes, sem que houvesse conflitos entre elas, e que pudesse se inserir no sistema de comunicação da cidade.⁷⁶ A *Parkway*, portanto, aparece como elemento viário de conexão entre parques e outros elementos do sistema de áreas verdes, respeitando-se determinadas características formais, como: a farta arborização e vegetação rasteira, uma largura adequada para tal, e a criação de belas vistas e de um passeio agradável por entre as partes a ligar. Assim, a idéia de parque central,

os subúrbios e as parkways de conexão se apresentam como elementos primeiros no pensamento para a criação de um sistema de parques. Em 1870, Olmsted publica um texto em que, além de retomar o projeto para o *Central Park*, desenvolve teoricamente a necessidade de criação de parques como instrumentos de melhoria das condições de vida nas cidades, no que tange à salubridade e a aspectos psicológicos dos cidadãos, além de proporcionar espaços para a recreação.⁷⁷ Neste texto já apresenta a idéia de que o parque central esteja conectado a bulevares e *parkways* que perpassem a cidade, o que poucos anos depois desenvolveria no projeto de sistema de parques para Boston.⁷⁸ (fig 52) Entre 1868 e 1896 Frederick Law Olmsted e Clavert Vaux trabalharam no sistema de parques de Buffalo, (fig 53) considerado um dos primeiros que obtiveram reconhecimento internacional. A ligação entre parques, parkways e bulevares e os distintos bairros criando um sistema, passa a partir de então nos anos imediatamente posteriores ao primeiro exemplo a ser utilizado em um grande número de cidades nos Estados Unidos, como em Chicago, (fig 54) Nova York, Kansas, Boston, dentre outros. Identificamos aqui que há um processo de coerente maturação de conceitos na obra de Olmsted que, em sintonia com as discussões européias, definirá a idéia de parque como elemento urbano por excelência e necessário à vida da cidade moderna, o aparecimento do subúrbio residencial ajardinado, das vias-parque e então de um sistema de parques.

Da tomada de contato com as realizações européias para a construção do Central Park, de Riverside, da definição da idéia de parkway e pouco depois de sistema de parques há uma lógica que perpassa sua produção e que, retornando à Europa, foi fundamental nos planos de expansão do Velho Continente, bem como o foi pelas apropriações e reelaborações de ideários que no Brasil se fizeram. É, portanto efetivamente nessas propostas iniciais que se identifica o conceito, que posteriormente se difundiria e seria desenvolvido por inúmeros profissionais, tanto pelos já comentados autores da urbanística alemã e do *Town Planning* Britânico, como pelo *City Beautiful* de Robinson e por Forestier no livro *Grandes Villes et Systèmes de Parcs*, de 1908.⁷⁹ São notórias as referências na Alemanha dos exemplos americanos, bem como a visita de profissionais como Hegemann e Hugo Koch, para verificar essas realizações, além da divulgação que fez Forestier em seu livro, e dos congressos internacionais onde se difundiam ainda mais esses exemplos. Outro exemplo desse intercâmbio se deu em 1901, quando se criou a *Senate Park Commission* em Washington, nomeada por James McMillan. Para a realização de uma proposta urbanística para a cidade, decide-se por enviar Daniel Burnham, Charles McKim e F. L. Olmsted para uma viagem de estudos na Europa. Quando do seu retorno apresentam o plano de reformulação da área central de Washington e o desenvolvimento de um sistema de parques.⁸⁰ Em 1909, O plano de Daniel Burnham e Edward Bennett para Chicago reforçava o interesse pela construção de um sistema de parques metropolitanos, já demonstrado pelos trabalhos de Dwight Perkins e Jens Jensen na *Special Park Commission*. O sistema de parques se consolida nos anos subseqüentes como possibilidade de oferecimento de espaços verdes saudáveis e belos para a recreação da população, como um poderoso instrumento de planificação urbana, valorização imobiliária e de reforma social. Ademais, se apresenta como símbolo de modernidade e de promoção internacional.

Freire se remete ao sistema de parques de Boston⁸¹ a partir de um prisma científico e psico-social, entendendo-o como modelo cuja importância na aplicação no planejamento das cidades combateria tanto o problema da congestão, como da circulação, da dotação da cidade de áreas higiênicas e permitiria o convívio em meio ao verde. Em suma, tratava-se de um preceito, antes que de uma ferramenta isolada, de compreensão do urbanismo a partir de uma visão abrangente dos problemas citadinos:

Nasceu a noção atual de ‘sistema de parques’, denominação técnica já consagrada e que exprime para cada cidade, a forma por que ela satisfaz a necessidade de distribuição de ar puro, luz, repouso e recreio, ao melhor das suas forças vivas, às suas crianças. E não é só. É a salubridade moral que se procura também obter. (...)

E não era somente Boston. ‘Todas’, todas as cidades americanas seguiram-lhe o exemplo. Passara o Atlântico a compreensão exata do papel representado pelos ‘sistemas de parques’ no aspecto da vida social que oferece a existência em aglomeração.⁸²

Ainda seria, seguindo os exemplos americanos, símbolos de promoção da cidade no âmbito nacional e internacional. Em relação a São Paulo, qual seria a possibilidade de se criar um sistema de parques? Para Freire, seria bastante plausível desde que o poder público comprasse ou preservasse amplas áreas para dedicá-las a esse fim, ainda que não se criassem todos os parques de uma única vez, mas sim na medida em que a cidade fosse se expandindo. A iminência da construção dos parques do Anhangabaú e da Várzea do Carmo, bem como as intervenções no Rio de Janeiro, em Buenos Aires e o plano de La Plata de 1882, acenavam para uma conjuntura em que a probabilidade de que tal iniciativa viesse a se concretizar não fosse completamente ilusória, embora fosse necessário, pelo menos, consolidar ambas conquistas. Tal possibilidade de realização se justifica ainda pela seqüência de iniciativas de mesmo caráter, como a proposta de Bouvard no mesmo ano ou as subseqüentes de Barry Parker, de 1919, ou de Prestes Maia, de 1930.

Freire alertava para a necessidade de tal previsão, em consonância com os exemplos das administrações germânicas, inglesas, estadunidenses e argentinas, que vinham comprando áreas para destiná-las a estes fins e realizavam grandes aberturas de parques no momento. Vimos que o processo de loteamento das chácaras nas proximidades do centro se acelera no final do século XIX, sendo a especulação imobiliária crescente nestas áreas, fato que dificultaria a compra de áreas desocupadas e que, de acordo com o Diretor de Obras Municipais, apontava para a urgência dessa medida.

Reforçava, ainda mais, a necessidade de que se atuasse com severidade a respeito do tema, ao comparar os índices de áreas verdes de várias cidades e demonstrar como São Paulo se encontrava em posição bastante inferior. Com apenas 25 hectares de parques e jardins públicos e 350.000 habitantes, São Paulo apresentaria um coeficiente de 0,71 m²/hab de área de parques ou 14.000 hab/ha, enquanto Boston possuía um índice de 94,7 hab/ha; Viena 400 hab/ha; Londres 1031,5 hab/ha; Buenos Aires 1200 hab/ha e Paris 1334 hab/ha. Relembrando o proposto por Stübben, que considerava necessário que 10% da área da cidade fosse destinada a parques, a taxa paulistana representaria uma área 12 vezes menor que a que havia recomendado. Ainda mais exigente, Freire tomando o índice de Paris, estima que para São Paulo seriam suficientes, ainda que não de todo adequado, 400 hectares de parques, ou seja, mais de 16 vezes o existente, o que representaria uma taxa de 11,4 m²/hab.

Embora a execução dos dois parques mencionados fosse, portanto, obra de primeira necessidade de acordo com Freire, importava também, como mencionamos, a criação de áreas menores distribuídas na cidade. Neste sentido e influenciado claramente pela leitura de Hénard sobre Paris e Londres, a capital da Inglaterra aparece como a referência mais comentada enquanto à porcentagem de espaços verdes, seu grande número e disposição no entramado urbano.⁸³ Afirma, como exemplo positivo, o Kensington Park Gardens onde:

São reservados deliberadamente vastos espaços para o ar, a luz, a verdura; está-se ali quase tanto no campo como na cidade; habita-se uma ‘*garden-city*’, como dizem os ingleses e está-se, entretanto, em pleno Londres.

Satisfaz-se o lado estético e garantiu-se o ponto de vista higiênico.⁸⁴

Vê-se como, em São Paulo, o ideário cidade-jardim já se colocava como modelo ideal a ser usado na construção e planejamento da cidade. Assim, antes mesmo da chegada de Barry Parker e da forma de subúrbio-jardim que o modelo inicial tomou na cidade no final da década, Freire já se posicionava favorável a essa forma de ocupação urbana.

A sua proposta, a parte da articulação já tratada de praças, vias de comunicação e as duas áreas de parque designadas, se até ao desenho específico do Parque do Anhangabaú. A nova imagem de modernidade urbana buscada se via em contraposição ao até então aspecto acanhado da cidade e passava necessariamente pela construção do parque “*já aprovado pela Câmara – da zona do Vale do Anhangabaú, limitada pelas ruas Libero Badaró, S. João, Formosa, Largos da Memória e Riachuelo, ladeira Dr. Falcão*”⁸⁵.

Enquanto a esse projeto, há uma proposta inicial de 1907, desenvolvida a partir da solução de Silva Telles e a que finalmente se apresenta em 1911. A idéia de uma avenida que corta a várzea em seu sentido longitudinal, na prévia posição do rio e atravessando vias retilíneas perpendiculares e traçados de matriz pinturesca, está presente em ambas as propostas. A conexão do parque ao viário e bairro existentes (fig 55) se faz nas duas direções, articulando, por um lado os caminhos e ocupações urbanas em direção ao rio Tietê e à zona sul, e, por outro, promovendo a transposição em direção à área de expansão para além do vale.

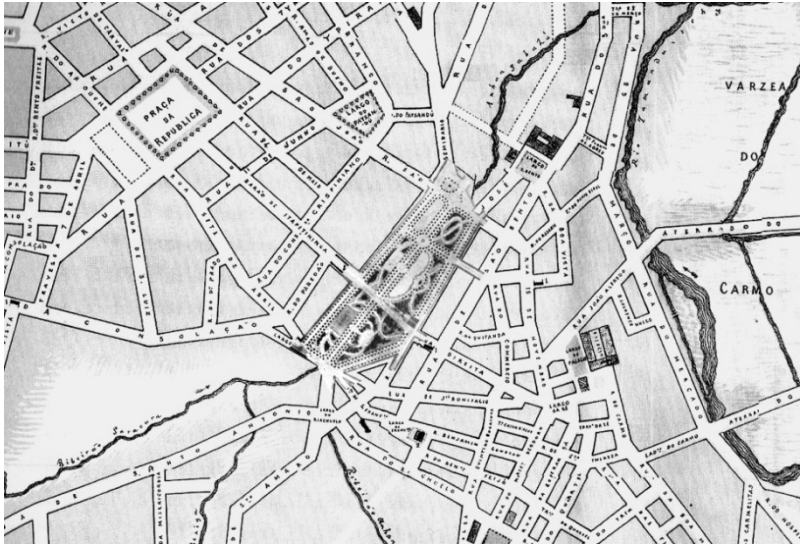


fig 55 – Sobreposição do Projeto de Freire para o Vale do Anhangabaú sobre mapa de São Paulo.
 Fonte: Montagem do autor.

A criação de novos bairros ou as intervenções nos já existentes, sobretudo na Alemanha e Inglaterra, dá-nos um conjunto de exemplos em que se articulam praças, parques e viário, e que apresentam claras similitudes com o estudo em questão para a área central de São Paulo. (fig 56) Destacamos, deles, o projeto de nova área em Chemnitz, (fig 57) apresentado por Stübben na TPC de 1910, e as soluções apresentadas para o concurso de ampliação de Mannheim, de 1907. (fig 58)

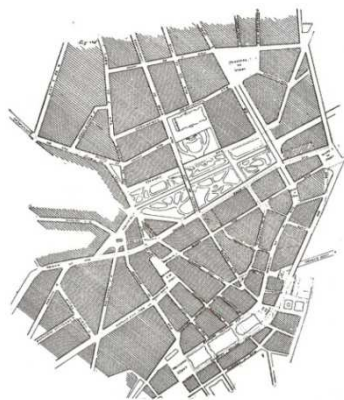


fig 56 – Projeto de Freire para a região central.
 Fonte: FREIRE. 1911.



fig 57 - Projeto de nova área em Chemnitz.
 Fonte: RIBA. 1910.



fig 58 - Concurso para a extensão oriental de Mannheim, 1907. Thomas Langenberger.
 Fonte: PICCINATO. 1974.

Coerente com as referências urbanísticas mencionadas previamente a respeito da proposta de conjunto, o desenho do parque também acompanha as discussões internacionais tratadas e se apropria de referências adotadas da urbanística alemã, especificamente na comunhão de desenhos geométricos com traçados sinuosos correntes no ideário paisagístico internacional

desde o século XIX. O romantismo e a influência do paisagismo inglês se por um lado se difundem desde o final do século XVIII na Europa, e prontamente na Alemanha, por outro se desenvolvem reflexões de caráter eclético, especialmente na segunda metade do Oitocentos, em que se verificam projetos que tratam de mesclar elementos acadêmicos e referências do pinturesco inglês. A partir, sobretudo, de Gustav Meyer e Peter Joseph Lenné se estruturam procedimentos projetuais que caracterizariam a produção de parques na Alemanha, em que a articulação de vias regulares, com campos de jogos e a disposição pinturesca de caminhos e áreas arborizadas configuraram um modelo que, como logo afirmaria Stübben, seria o de um “parque alemão”.⁸⁶ Portanto, a presença de uma via central arborizada, a modo de *boulevard*, que articulava os elementos do plano e estabeleceria conexões com o entorno imediato, se verifica em comunhão com desenhos de caráter “naturalístico” em várias propostas germânicas, como nos projetos de Meyer para o Parque de Treptow, de 1864 (fig 59) e para o parque de Humboldthain (fig 60), do ano seguinte, onde se inserem também espaços para jogos.

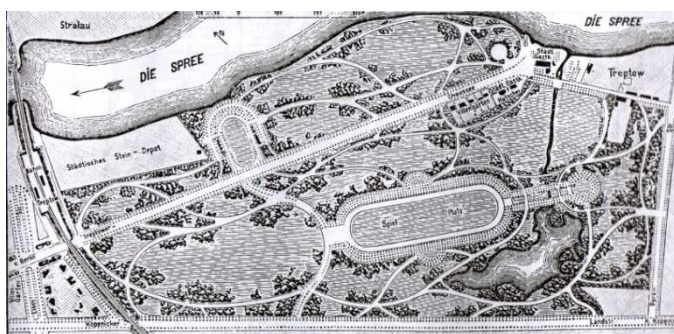


fig 59 - Parque de Treptow. Gustav Meyer, Berlim, 1864.
Fonte: PANZINI. 1993, p.215.

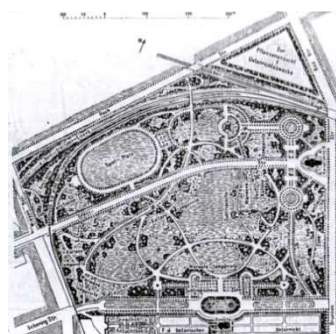


fig 60 - Parque de Humboldthain. Gustav Meyer, Berlim, 1865.
Fonte: PANZINI. 1993, p.216.

Retomando o afirmado por Stübben, o desenho de um parque deveria utilizar-se dos procedimentos pinturescos do jardim inglês, sem que contudo se perdesse de vista a necessidade de deixar claro a atuação humana na criação desse espaço. Dever-se-ia, portanto, considerar a inclusão de elementos geométricos, o que resultaria em uma mescla de vegetação “espontânea” e de caminhos dispostos sinuosamente, com linhas geometricamente claramente demarcadas. É de sublinhar que Stübben define que o parque alemão deveria evitar os excessos dos parques ingleses e dos franceses, optando por equilibrar elementos de ambos, enfatizando, do primeiro, seu aspecto naturalístico, a presença de áreas para jogos e práticas esportivas; e do segundo sua excelência técnica.⁸⁷ O parque é visto pelo urbanista como espaço de encontro, lazer, recreação, prática esportiva e de contato com a natureza.

Da mesma forma como a tradição paisagística alemã havia definido estruturas de organização dos parques urbanos no século XIX, o desenho do parque do Anhangabaú se aterá a estes princípios e se verificará a mencionada combinação entre elementos do pinturesco inglês e de traçados com geometria retilínea. Assim à irregularidade no traçado urbanístico, defendida por Sitte, Stübben e outros autores do Städtebau, com a utilização conjunta de retas e curvas, coincide, no projeto específico dos parques, com um interesse pela junção do jardim pinturesco com elementos formais geométricos no qual se incluem longas vias retilíneas e estádios, campos e outros locais para jogos. O Anhangabaú é visto como primeiro exemplo de um parque pensado para a cidade moderna que se queria construir, a partir da vontade de sanear a área, de dotar a urbe de mais verde, como em especial se constituiria como espaço de representação, encontro e que serviria para “demonstrar o grau de adiantamento” de São Paulo. (fig 61-62-63) Em função desta destinação e talvez pelas restrições de área, não se incluem áreas esportivas, que logo seriam propostas em outros espaços com maiores dimensões, como o próprio parque da várzea do Carmo.

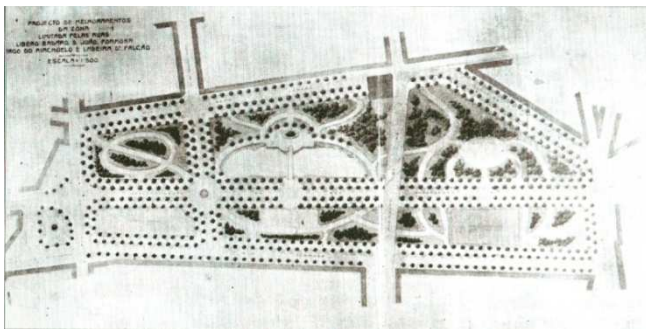


fig 61 - Projeto de Freire a partir da proposta de Silva Teles, 1907.

Fonte: SEGAWA. 2004, p.60.

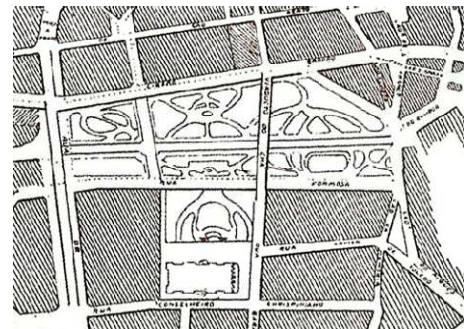


fig 62 - Desenho publicado na Revista de Engenharia, 1911.

Fonte: REVISTA DE ENGENHARIA. 1911.

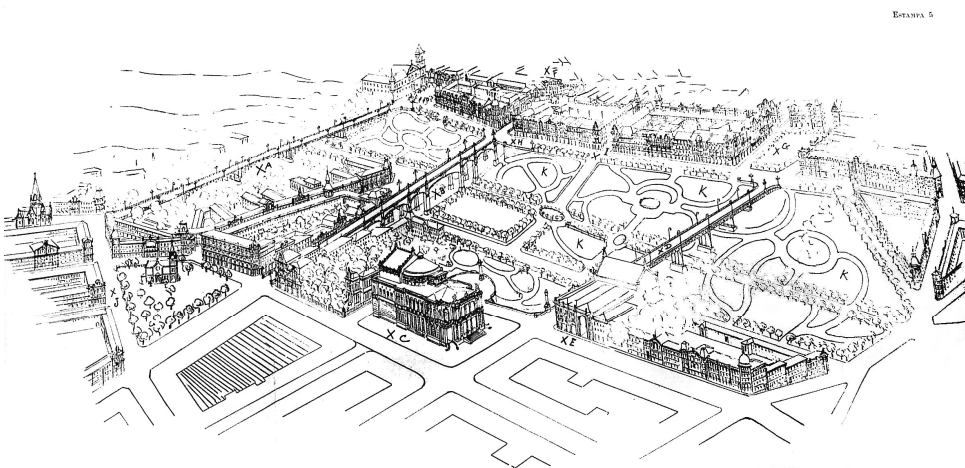


fig 63 - Perspectiva da proposta de Freire, 1911.

Fonte: FREIRE. 1911.

Finalmente, Freire além de apresentar sua proposta tece críticas ao “projeto das grandes avenidas” e ao projeto do governo, que havia sido desenvolvido a cargo da Secretaria de Agricultura, assinado por Samuel das Neves e publicado em janeiro de 1911.⁸⁸ Em especial, rechaça os traçados retilíneos propostos, onde antes se viam ruas curvilíneas; comentando a falta de caráter “estético” da proposta e a ausência de conhecimento das mais recentes propostas urbanísticas desenvolvidas na Europa e Estados Unidos. Também a rua nova que partiria do prolongamento da Rua Luiz Antônio até a área central é questionada, sendo mencionados problemas técnicos para sua realização e sua nulidade quanto à função de escoamento viário da área.

Com tudo o que tratamos de elucidar, se de fato é com o plano de melhoramentos criado na gestão de Antonio Prado, de 1889 a 1911, que se configurou um dos momentos mais significativos da história paulistana no que diz respeito à articulação entre o parque urbano e o urbanismo, não é, como consideram vários autores, diretamente a experiência de Alphan e Haussmann em Paris que serviu de referência primordial para esse plano. Mas sim, verifica-se que as articulações teóricas entre a formação do urbanismo como disciplina e a necessidade do parque no seio da cidade moderna aparece a partir do estudo da urbanística alemã de finais do século XIX, do *Town Planning* britânico e da leitura de Hénard. Tanto esses urbanistas alemães como os ingleses do *Town Planning* - que haviam partido do rechaço dos traçados acadêmicos nas intervenções nas cidades e que, dessa forma, adotaram também o mesmo procedimento de distanciamento deste tipo de desenho ao tratar-se do projeto dos parques – como Hénard em Paris, assumirão em consequência a valorização de aspectos históricos, geográficos, topográficos e uma opção formal pela combinação de traçados retilíneos com sinuosos, presentes em maior medida, articulando formas geométricas a desenhos de matriz pinturesca, em que a curva é um elemento primordial.

Em relação aos traçados dos parques, portanto se verifica a mescla de desenhos de matriz inglesa, apropriados na França após o retorno de Napoleão III de Londres e na Alemanha do século XIX, com elementos geométricos. Ver-se-á, dessa forma, uma correspondência entre as opções de traçado para toda a cidade e as definições específicas para esses espaços. Portanto, as concepções urbanísticas e o traçado mesmo dos espaços públicos se vêem atrelados. Urbanismo e paisagismo são pensados conjuntamente. Assim, com a formação do pensamento urbanístico em São Paulo moldado pelas referências mencionadas, surge também na cidade a idéia moderna de parque urbano.