

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

FABIANO LEMES DE OLIVEIRA

TESE DE DOUTORADO

ORIENTADOR:

PROF. DR. JOSEP MARIA MONTANER

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

Março
2008

CAPÍTULO 4

PARQUE E CIDADE NO PENSAMENTO URBANÍSTICO PAULISTANO

A capital paulista sofre uma verdadeira crise de crescimento. Há pouco menos de duas décadas seus problemas edilitários (sic) eram simples – quanto podem ser os de uma cidade comum. De então, porém, um novo aspecto esboçou-se, tomou forma, e hoje levanta-se ante os olhos dos responsáveis pelo seu futuro: São Paulo marcha com passo mais rápido que o normal, e de tal modo se vai distanciando das suas congêneres desde e dos outros continentes, que não pode subsistir dúvida que ela está em uma fase decisiva da sua existência: *a da sua passagem para o rol das grandes metrópoles.*

Fonte: MAIA; ULHÔA CINTRA. 1924, p.56

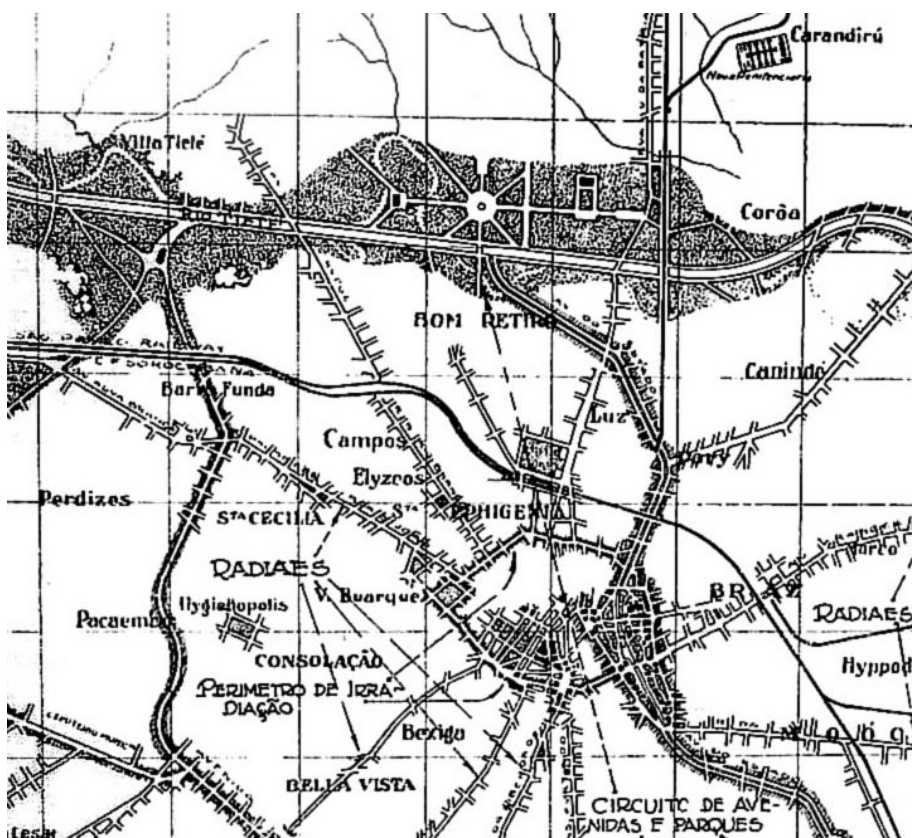


fig 1 - Detalhe de plano do Grandes Melhoramentos de São Paulo.

Fonte: MAIA; ULHÔA CINTRA. 1924, n.29, p.123

Se a importância do entendimento do espaço urbano como totalidade e objeto complexo de intervenção já se demonstrava nas formulações de propostas urbanísticas iniciadas em torno aos anos 10, será a partir de meados dos anos 20 que se intensificarão esforços neste sentido. Já naqueles primeiros anos do urbanismo em São Paulo a inserção do verde na cidade aparecia como uma das principais preocupações dos projetos públicos de intervenção urbana, passando a atrelar-se nos anos posteriores cada vez mais aos planos de conjunto, como instrumentos indispensáveis do planejamento, bem como a estar significativamente presente nos discursos de diversos atores individuais envolvidos com os debates sobre a cidade. Veremos na seqüência, inicialmente, como os sistemas viários se pensam em grande medida articulados ao de parques e jardins, bem como se elabora um arcabouço teórico sobre a importância desses espaços na cidade. Nesta construção do sentido do verde nos projetos urbanísticos, destacamos dois profissionais: Prestes Maia e Anhaia Mello, cujos trabalhos serão analisados sob essa ótica.

4.1. O PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO E OS GRANDES MELHORAMENTOS: A ARTICULAÇÃO ENTRE O SISTEMA VIÁRIO E O DE PARQUES E JARDINS

Em 1924, um ano antes de se tornar o primeiro chefe da Divisão de Urbanismo, então criada, Ulhôa Cintra publica no Boletim do Instituto de Engenharia o *Projeto de avenida-circular constituindo perímetro de irradiação*. Cintra, apoiando-se nomeadamente no livro de Hénard já mencionado, assume a idéia de que a expansão urbana deva ser controlada e de que a circulação viária e a estruturação de áreas verdes devem ser feitas a partir de um sistema radial-perimetral. Considerando-o “*um princípio básico e incontestado do urbanismo*”,¹ este seria estruturado a partir de três elementos principais: uma via perimetral implantada a certa distância do centro da cidade, as radiais e o anel periférico. Em relação ao primeiro, ao qual se dedica inicialmente, receberia os fluxos principais em direção ou partindo do centro, em distintos pontos; as radiais cruzariam o tecido urbano conectando os bairros entre si e ao centro e, por fim, o anel periférico, no caso paulistano, se conformaria como uma grande *parkway* de modo similar ao que Parker havia proposto ao redor da cidade. Afirma o autor sobre o anel central:

A primeira parte do problema consistirá, portanto, para São Paulo, em criar no centro da cidade uma grande avenida circular capaz de preencher as condições enunciadas por Hénard. (...)

As dimensões do anel e seu traçado foram impostas, pode-se dizer, pelas condições topográficas da cidade que não permitem grande liberdade de concepção. Nenhum monumento será sacrificado, antes tudo que a cidade possui de interessante será realçado pela nova Avenida.²

Note-se que esta via, se por um lado afina-se teoricamente com o já defendido por Freire para a proposta de anel para a colina histórica em 1911, por outro abrange uma área maior, conectando,

por sua vez, o já construído Parque D. Pedro II, o Largo da Sé, o Parque do Anhangabaú, a Praça da República, além de passar a poucos metros do Jardim Público (fig 2). Evidencia-se, portanto, que ao mesmo tempo em que o anel desenhado por Cintra aparece como núcleo de um sistema viário, também se configura como uma *parkway* que articula os referidos espaços públicos.



fig 2 - Perímetro de Irradiação. Ulhoa Cintra, 1924. (Em amarelo, anel proposto por Freire em 1911)

Cintra conecta vários espaços públicos com a avenida de irradiação: O parque D. Pedro II, o Largo da Sé, o Parque do Anhangabaú, a Praça da República e, periféricamente, o Jardim Público. Identificamos em amarelo o anel proposto por Freire em 1911, a título de comparação.

Fonte: ULHÓA CINTRA. 1924, p.333.

De 1924 a 1926, em parceria com o engenheiro Prestes Maia,³ desenvolverá um estudo abrangente sobre os problemas da cidade, que se publica no Boletim do Instituto de Engenharia, em artigos sucessivos, com o nome de: *Grandes melhoramentos de São Paulo*.⁴ Do Perímetro de Irradiação, circunscrito em grande medida à área central, passa-se à escala da totalidade da cidade. Embora se tratasse mais de um conjunto de reflexões que de um projeto acabado, importa analisá-lo alguns aspectos, especialmente no referente ao sistema de vias e de parques, que será a base do que Maia desenvolverá no Plano de Avenidas.

Inicialmente, apontamos para o tom do discurso dos dois urbanistas, já em 1924, em que se clarifica a intenção de que, com a realização do que propunham, São Paulo iniciasse a “*sua passagem para o rol das grandes metrópoles*”, deixando para trás “*seu aspecto provinciano e atrasado*”. A cada vez maior participação da cidade no cenário econômico brasileiro, a crescente população e industrialização pós Primeira Guerra se acompanhou de um sentimento de descompasso, de um ufanismo progressista em que os processos de transformação urbana se viam como motores das alterações necessárias para a superação da situação de arcaísmo reconhecida pelos autores. A percepção de que a cidade entrava no caminho da metropolização,

que já figurava nos discursos da década de 10, se exacerbam nos anos próximos ao centenário de independência e se embebem de um progressismo entusiástico nos anos 30. Tal otimismo, evidentemente, não era unânime, mas só seria irremediavelmente quebrantado, no cerne do seu embasamento, com o golpe militar dos anos 60, permeando, até então, desta forma, as falas de diversos atores individuais.

Assim, a percepção dessa ordem de circunstâncias se reflete na ânsia por transformar a cidade, conformá-la de acordo com as novas práticas urbanísticas modernas vigentes nos países de referência. Estes, como já teriam vivenciado os principais problemas advindos da industrialização e do crescimento, e experimentado distintas soluções, seriam objetos privilegiados de estudo para que, analisando-os, se pudesse prevenir tais desajustes, a partir de readequações, atendendo a necessidades e condições locais. Assim, Ulhôa Cintra e Prestes Maia defendem tal iniciativa:

Em São Paulo há de realizar-se um plano integral previamente assentado, de transformação e embelezamento, a executar-se quer mediante auxílio financeiro do Estado, quer pelo aumento das rendas municipais por uma nova distribuição de receitas.

O Estado de São Paulo precisa ter uma Capital digna do seu progresso e desenvolvimento, de que nós, paulistas, possamos orgulhar-nos, exibindo-a ufanos aos estrangeiros que nos visitem. E São Paulo atualmente tem muito pouca coisa digna de ser vista pelo estrangeiro, oferecendo, mesmo, muito aspecto deplorável e lamentável... A riqueza do Estado de São Paulo pede uma capital na altura do seu magnífico progresso e do grandioso futuro.⁵

Para tanto, haveria que agir, em primeiro lugar a partir de um plano geral de atuações e, logo, iniciá-lo o quanto antes para evitar custos exorbitantes com desapropriações e obras de readequação. É importante destacar que pensam no planejamento total da cidade a partir de seus múltiplos aspectos, elencando desde já temas que apenas na década seguinte seriam fortemente debatidos, como o planejamento regional.⁶ Este, por sua vez, era precoce até mesmo nos debates do cenário internacional. Lembramos que a *Regional Planning Association of America* (RPAA) se havia constituído apenas um ano antes e que a difusão da importância de um planejamento que considerasse uma unidade territorial que pudesse ser considerada uma região se difunde com força no Brasil somente com a publicação do *Regional Plan of New York and Environs* (RPNYE), de 1929, e, portanto, posteriormente aos textos de Maia e Cintra. Isso demonstra a atualidade das concepções desenvolvidas pelos dois urbanistas, com o entendimento do urbanismo como ciência e disciplina integradora.

Em relação à necessidade de uma rápida intervenção pública, assumia-se que, ainda que não se implementasse todo o programa de uma vez, do que se tratava no momento era de arregimentar as bases para que as transformações pudessem se realizar ao longo dos anos vindouros. Acerca da necessidade de investimentos, os autores apresentam argumentos que bem poderiam ser considerados contemporâneos às justificativas que se fazem hoje em dia:

O urbanismo compensa. Sim, compensa, valorizando as propriedades, elevando as rendas, atraindo imigrantes e capitais, facilitando as comunicações, saneando, embelezando, tornando a vida em geral mais fácil e mais agradável.⁷

Dentro desse horizonte de interesses, organizaram-se três blocos de atuação: o “sistema geral de viação”, o “sistema de parques e jardins” e o destinado a “edifícios de utilidade pública”. Destes, nos interessam especialmente os dois primeiros. Vimos como no cenário internacional se postulava a importância de que o sistema de vias e o de parques e áreas verdes estivessem articulados, conformando uma grande rede de espaços abertos conectada às construções. Dessa forma também se posicionam Maia e Cintra, defendendo a impossibilidade de se abordar qualquer destas subdivisões iniciais por separado, devendo-se por outro lado entendê-las como assuntos intrinsecamente entrelaçados.

O primeiro bloco temático retoma o esquema viário rádio-concêntrico proposto por Stübben e o “perímetro de irradiação” desenvolvido por Hénard. Cintra e Maia realizam um plano de reformulação viária para a cidade assumindo o fato de que a quadricula não foi imposta à cidade desde sua fundação, senão se apresentaram a tortuosidade e sinuosidade do traçado irregular, como nas antigas cidades européias. Destarte, justificam a opção pela adoção de modelos europeus respeitosos com a cidade histórica e distantes daqueles pautados no crescimento extensivo da malha quadrangular. A própria configuração da São Paulo colonial, acastelada na colina, com suas vias de acesso radiais estendendo-se em todas as direções, deveria, segundo os autores, ser aproveitada na realização do novo plano, ainda mais porque, como bem verificaram, os novos bairros se criaram apoiando-se nessas radiais, com o que as ruas perpendiculares a elas conformariam segmentos de circunferências entorno ao centro, o que facilitaria os trabalhos de remodelação. Afirmam: “*Não nos aparecem, já aqui [no traçado colonial], vigorosamente esboçadas as primeiras grandes linhas mestras do programa Stübben?*”⁸

O argumento histórico-geográfico utilizado, com a asseveração de que a combinação dos dois modelos era o que melhor se adequava à situação paulistana, é apresentado como a principal

justificativa para a eleição que realizaram. O modelo ideal para São Paulo seria, em suas palavras, portanto, o radial-perimetral:

Já agora, da comparação das condições atuais da cidade com as regras que devem presidir ao estabelecimento de um plano racional de circulação, ditadas pelos maiores mestres do urbanismo, *ressalta nítido, cristalino, escoimado da menor sombra de dúvida, o único programa de remodelação da parte existente, que nos é dado seguir.*⁹

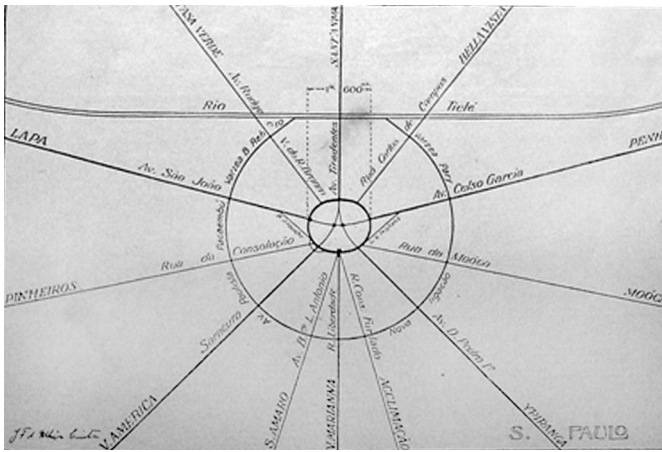


fig 3 - Modelo teórico do sistema radial-perimetral para São Paulo

Fonte: ULHÔA CINTRA. 1924, p.122.

Apresentam, assim, um esquema teórico do sistema de vias proposto para São Paulo. Haveria seis radiais de *primeira classe* e seis de *segunda classe*, (fig 3) representadas por traçados de diferentes intensidades.¹⁰ A solução de Cintra para o Perímetro de Irradiação é utilizada, bem como se propõe uma outra avenida circular, que deveria conectar os bairros do sudoeste entre eles e

com o centro, apresentando-se ainda como uma *parkway*, ligando distintas áreas verdes. Assim, buscou-se a ligação tanto dos parques e áreas verdes existentes como a das que deveriam ser criadas, através de anéis e avenidas radiais.

Estruturado, portanto, em comunhão com o novo sistema viário, o sistema de parques e jardins apresentava três níveis. O primeiro se referia aos existentes, suas reformas, ampliações e conexões com o sistema viário; o segundo tratava dos parques e jardins novos criados em virtude da lei 2611, que estabelecia percentuais mínimos para espaços livres públicos, sendo a taxa de 5% na zona urbana, 7% na zona suburbana e 10% na zona rural; e o terceiro dos parques e jardins que seriam criados pelos poderes públicos. (fig 4)

Articulando todos esses espaços, o sistema viário costurá-los-ia aos bairros tanto na área central, como na zona suburbana. Acerca do centro, o perímetro de irradiação, funcionando como *parkway*, exerceria tal estruturação das áreas verdes, além das suas funções de distribuição do trânsito motorizado. O segundo anel, intitulado “Circuito de Avenidas e Parques” contornaria a cidade em sua porção oriental; partindo do rio Tietê, desceria pelo canal do rio Tamanduateí

passando pelo Parque D. Pedro II, pela Avenida Independência até os Jardins do Ipiranga, logo seguiria pela Estrada do Vergueiro, Rua Domingos de Moraes, Rua do Paraíso, percorrendo toda a Avenida Paulista até bifurcar-se em dois caminhos. O primeiro deles continuaria pela Avenida Pacaembu até a Avenida Água Branca, onde passaria a acompanhar um traçado existente até o rio Tietê, no bairro de Limão; e o outro seguiria por avenida detrás do Cemitério do Araçá, passando pela Avenida Pompéia, Parque Antártica e se juntaria ao outro caminho ao tocar o rio Tietê. Neste percurso, comunicava um importante conjunto de parques e áreas verdes, como os propostos no rio Tietê, o Parque D. Pedro II, tocava as proximidades do futuro Parque do Ibirapuera, passava pelo Parque do Trianon, na Avenida Paulista, pela várzea onde se construiu o estádio do Pacaembu e pelo Parque Antártica.

Verifica-se que a criação de parques foi pensada, em conjunção com o viário, buscando acompanhar as várzeas dos rios e as principais vias existentes. É notável ainda a tentativa de conectar as distintas partes da cidade entre si e com o centro, bem como com os parques existentes e em projeto. Curiosamente, não aparece no desenho nenhuma via perimetral suburbana contornando a zona leste, o que viria a favorecer os bairros industriais. O que sim há é uma tímida demarcação de áreas verdes na região sudoeste e entre o Belenzinho e o Tatuapé, sugerindo um cinturão verde ao redor do espaço urbano.

Da análise comparada do proposto pelo urbanista inglês Barry Parker e do sugerido por Maia e Cintra vemos a confluência da opção pelo uso das áreas periféricas para a construção de grandes parques, especialmente aquelas próximas às várzeas fluviais. (fig 5) Por um lado, isso possibilitaria a incorporação da água como elemento de projeto destes espaços, favorecendo o enriquecimento das propostas em vários aspectos e, por outra parte, eram elas as terras ainda desocupadas e passíveis de desapropriações menos custosas. Convertê-las de espaços insalubres a parques urbanos, acompanhadas de vias de comunicação, significava costurar a cidade com estas áreas, conectar o tecido fragmentado e inverter a lógica de rechaço às várzeas fluviais. Há que reforçar que as buscas de embelezamento e saneamento urbanos se faziam a par com as preocupações de circulação viária, de dotação da cidade de áreas verdes e de locais para a prática do esporte. Assim, ao contrário do que diversos autores afirmam, não se tratou apenas de um plano de alteração do sistema viário, mas sim de uma proposta em que a preocupação com a criação de parques e áreas verdes foi basilar.

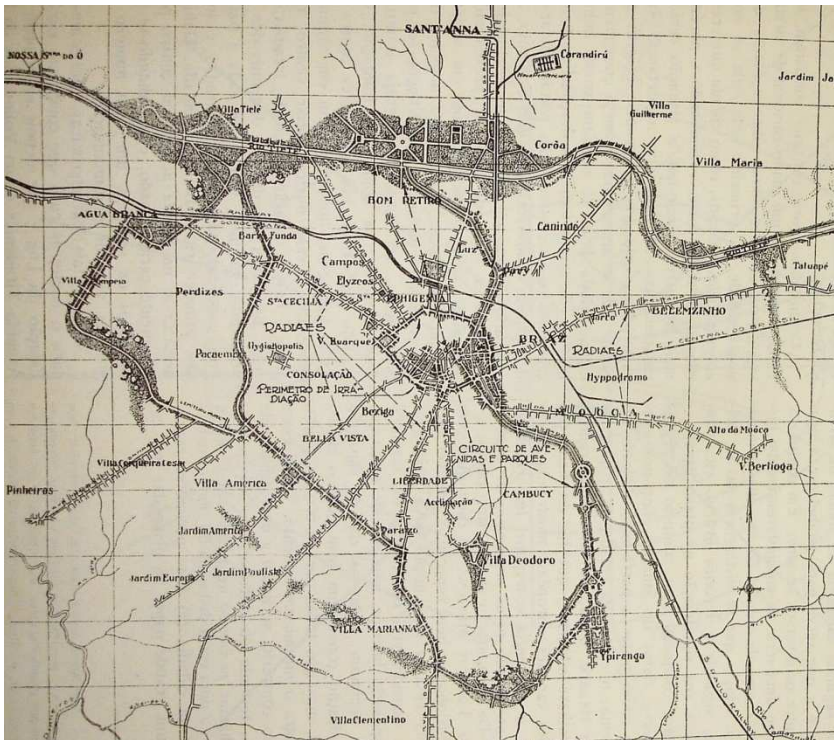


fig 4 - Sistema de parques proposto por Cintra e Maia no Plano de Melhoramentos para São Paulo.

Chama a atenção a grande área destinada a parques nas margens do rio Tietê e a conexão das áreas verdes com as vias do sistema radial-perimetral proposto. Note-se ainda a tímida demarcação de um possível anel verde, do rio Tietê, passando pelo centro e pela zona sudoeste até encontrar o rio novamente.

Fonte: MAIA; ULHÔA CINTRA. 1924, n.29, p.123.

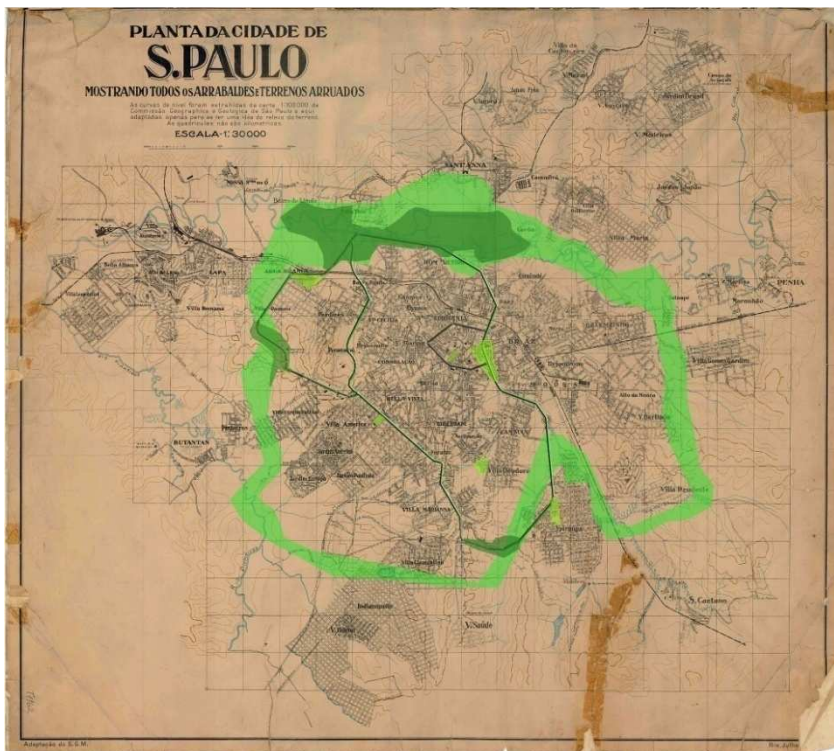


fig 5 - Montagem sobre mapa de São Paulo de 1924, em que se vêem o Ring Park proposto por Barry Parker e o Sistema de Parques e Jardins de Cintra e Maia.

Em verde claro posicionamos os parques existentes no interior do anel de parques proposto por Parker, em um tom mais escuro vemos o referido *ring park* e em verde musgo o circuito de *parkways* e as principais áreas verdes propostas por Cintra e Maia.

Fonte: Site da PMSF (Alterado)

4.2. PRESTES MAIA

Este apartado discute o papel do parque público na produção prática e teórica de Prestes Maia, bem como as alterações em suas concepções de modernidade urbana ao longo de sua trajetória profissional.

Maia estuda na Escola Politécnica de 1912 a 1917, formando-se arquiteto e engenheiro. No ano seguinte entra para a Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Viação e Obras Públicas e de 1918 a 1923 participa da comissão encarregada das obras de comemoração do centenário da independência, em que se inserem os trabalhos no Ipiranga. Em 1924 já fazia parte do corpo de professores da Escola Politécnica e no mesmo ano inicia com Ulhôa Cintra, como vimos, o projeto dos Grandes Melhoramentos, que levariam juntos até 1926. De 1927 a 1930, a pedido do Prefeito Pires do Rio, desenvolve o *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*, apresentando-o então à Prefeitura Municipal. Este trabalho, premiado no IV Congresso Panamericano de Arquitetos, foi sua principal contribuição teórica e orientou sua atuação na administração pública quando, de 1938 a 1945, foi prefeito da cidade. Era um dos profissionais mais instruídos da cidade nas produções discursivas e projetuais referentes à arquitetura, urbanismo e paisagismo, possuindo amplo repertório teórico que se demonstra na análise do plano, bem como se deduz de sua participação em comissões, tribunais e concursos.

Devido à larga trajetória e ao interesse de seu trabalho, rever atuações específicas em momentos diferenciados de sua carreira é fundamental para compreender certos deslocamentos conceituais e de práticas urbanísticas. As transferências de ideários e as permanências e rupturas de discurso são aqui pontuadas em função das propostas analisadas e são entendidas a partir das distinções temporais e de contexto de cada uma delas. Assim, antes que uma história de continuidades, importa levantar as dissonâncias, as mesclas, as rupturas e explicitar como a idéia de parque urbano se atrela de maneiras distintas aos seus projetos urbanísticos e como é teorizada em seus textos. De antemão, afirmamos a profusão de ideários que se verificam em sua obra, ora mais próximos da urbanística do século XIX, ora revelando-se como mais específicas das reflexões da primeira metade do século XX. Analisaremos, destarte, como tanto as reflexões de momentos anteriores às realizações tratadas, como os ideários contemporâneos a elas se inter-relacionam, e verificaremos como as concepções de modernidade urbana que defende passam por readequações e carregam referências ao mesmo tempo anteriores e contemporâneas.

Sob estas matrizes nos interessa analisar determinadas obras de Prestes Maia e o papel do parque urbano em seu trabalho. A eleição das propostas e seu entendimento a partir do estudo

da relação entre pensamento e prática, entre transmissões e recepções, permanências e rupturas, possibilita entender esse ator como personagem chave no contexto do debate de ideários urbanísticos no cenário nacional e paulistano. Serão enfocados: o Plano de Avenidas, de 1930, em São Paulo, e as realizações efetivadas durante seu mandato como prefeito de 1938 a 1945. Não deixaremos de analisar, ainda que brevemente, projetos seus para outros sítios, como o Plano Regional de Santos, de 1947; os projetos para a Estância Cristo Rei das Agulhas Negras, de 1958, em Itamonte-MG; e o realizado para o bairro Jardim Umuarama, em Lusiânia-GO, em 1959. Estes dois últimos foram encontrados em seu acervo localizado na Biblioteca Presidente Kennedy e até agora eram desconhecidos. A sua análise específica nos serve como contrapontos necessários para entender suas reflexões em distintas escalas e contextos e para a construção de uma visão de conjunto de sua obra.

4.2.1. O PLANO DE AVENIDAS: REFERÊNCIAS, DISCURSOS E CONTRADIÇÕES

Qualquer projeto de rua envolve, explicita ou implicitamente, uma concepção sobre a cidade, sua estrutura e seu desenvolvimento.

MAIA. 1930, p.4

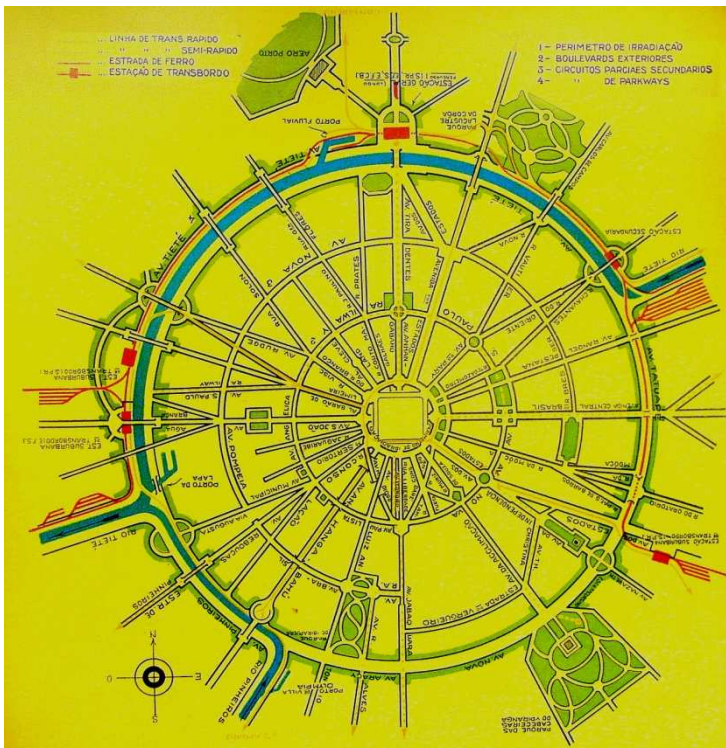


fig 6 - Sistema de parques, parkways e bulevares para São Paulo. Prestes Maia, 1930.

Giramos o esquema apontando o norte para cima, para facilitar a comparação com os outros mapas e desenhos expostos.

Fonte: MAIA. 1930, p. 52.

O Plano de Avenidas, nascido do projeto de Grandes Melhoramentos realizado com Ulhôa Cintra de 1924 a 1926, apresenta-se em 1930,¹¹ no mesmo ano da publicação do Plano Agache para o Rio de Janeiro. Recordamos que o Cone-sul americano vinha recebendo desde a primeira década do século XX vários urbanistas e paisagistas de renome internacional, tais como: Joseph Antoine Bouvard, na Argentina e em São Paulo, entre 1907 e 1911; Forestier, Leon Jaussely e Hegemann, ainda na Argentina, respectivamente em 1923, 1926 e 1931; Alfred Agache no Rio de Janeiro, em 1927-1930, Karl Brunner, no Chile de 1929 a 1934 e na Colômbia de 1922 a 1948; além da gira de Le Corbusier em 1929 e da sua estadia de 1936 no Rio de Janeiro.¹² Tal presença sistemática destes profissionais ilustra o movimentado cenário de intervenções e o fértil contexto de discussões urbanísticas e de transferências de ideários nas cidades americanas de então, sendo que a idéia de sistema de parques aparecia como um dos principais interesses. Não há dúvida de que os urbanistas paulistanos tomavam parte neste fervilhar de idéias e experiências e, no caso, Maia busca inserir-se neste conjunto de discussões a partir da factível possibilidade de reestruturar a capital do Estado.

Se na então capital federal persistia o interesse pelos grandes rasgos acadêmicos que vinham se dando desde Pereira Passos - ainda que Agache incorporasse uma visão sociológica distinta e também tivesse introduzido a idéia de sistema de parques - em São Paulo, por uma parte se reforçará o interesse pelas concepções compreensivas do *Town Planning*, do *Städtebau* e de personagens como Hénard, e por outra também se atentar-se-á para a monumentalização de partes da cidade, seguindo pressupostos de tendências academizantes, como as de atores como Agache, Burnham e Hegemann.

Agache reforçava como os jardins públicos, como tipologia de áreas verdes, eram insuficientes no contexto das cidades modernas e advogava a favor do parque urbano como elemento necessário a esse novo momento, que além dos seus aspectos sanos e belos, deveria conectar partes da cidade e fornecer espaços para a prática de esportes e recreação.¹³ Em determinados casos, valorizaria ainda o tecido urbano e serviria como atrativo turístico. Deveriam dividir-se em duas categorias: parques urbanos e campos de jogos, no interior da cidade; e reservas florestais, nas imediações. O seu provimento também deveria ser feito através de um amplo sistema de parques e parkways, que foi dividido em três partes menores e articuladas.¹⁴ (fig 7) Defende a criação de canais de ar, sol e verde das reservas naturais ao centro das cidades, tais como os mencionados na obra de Stübben, Eberstadt e outros tantos, respaldando-se ainda em exemplos dos Estados Unidos, algo que será desenvolvido conceitualmente e adaptado por Prestes Maia para o caso paulistano. Afirmava Agache: “A cidade é geralmente representada

como estendendo seus tentáculos para o campo. Mas é igualmente indispensável que pelos seus espaços livres, o campo faça penetrar tentáculos no interior da aglomeração edificada, levando-lhe em toda a parte o ar fresco e puro afim de substituir o viciado".¹⁵ A cidade tentacular deveria equilibrar-se com o campo tentacular. Nota-se ainda a influência de seu colega da SFAU, Forestier, na concepção desse sistema e nas linguagens adotadas para os projetos dos jardins, a partir da recuperação de traçados geométricos, (fig 8) sobretudo nas áreas de busca de maior monumentalidade e representatividade da cidade. (fig 9)

Em termos da estruturação de áreas verdes, varias são as conexões possíveis entre o Plano Agache e o proposto por Maia, (fig 6) como veremos na seqüência. Dentre elas, destacamos de antemão: a concepção de parque como elemento essencial no planejamento da cidade, a criação de sistema de parques e de reservas naturais, a procura por criar dutos verdes do campo ao interior da cidade e a tendência à criação de jardins formais nas áreas mais urbanizadas. Diferenciam-se sobretudo em relação ao modelo de expansão, que no caso paulistano se fez através do sistema radial-perimetral e não pela abertura de avenidas retilíneas como no Rio de Janeiro.

Maia era um profissional bastante atento ao cenário internacional, o que demonstram seus textos e projetos e é corroborado pela análise dos títulos de sua vastíssima biblioteca. Estes tratavam dos assuntos os mais diversos, desde arquitetura, urbanismo, paisagismo, história, estética, engenharia civil a artes plásticas e literatura, chegando, ao final de sua vida, a reunir 12.000 volumes em seu acervo particular.¹⁶ Um grande número de menções e citas se fez ao longo do Plano de Avenidas, o que elucidada em boa parte as eleições tomadas, apesar de que em algumas ocasiões apresentem contra-sensos e estabelecimento de relações paradoxais e mesmo contraditórias. Tal amalgama de referências ilustra seu olhar multifocal para os problemas urbanos e para as distintas soluções propostas no cenário mundial. Constata que: *"a maioria das dificuldades presentes são de ordem universal, oriundas de condições peculiares à vida moderna, e delas sofrem todas as grandes cidades. Nos últimos anos uma nova atenção pelos problemas se manifestou"*.¹⁷ Daqui decorre sua afirmação de que: *"Hoje possuímos (...) os ensinamentos de todo o movimento mundial de urbanismo dos últimos tempos, o que nos poderá evitar passos em falso a que outras cidades não escaparam"*¹⁸. Isso se faz nítido ao se observar as citações a inúmeros urbanistas e paisagistas europeus e norte-americanos, dentre eles: Stübben, Hénard, Eberstadt, Abercrombie, Unwin, Nelson Lewis, Le Corbusier,¹⁹ Agache, Jaussely, etc.

O método das elaborações de modelos teóricos marca sua preocupação inicial ao enfrentar o desafio de apresentar um plano para a cidade. O estudo de Maia se posiciona entre ideologia e utopia, nos marcos estabelecidos por Horkheimer,²⁰ tateando os limites entre a manutenção de uma certa ordem social de interesse para as elites e a alteração radical da realidade em prol de uma nova modernidade urbana. Não se tratava de um exemplo reproduzível a ser difundido em sua realidade formal, mas sim de um modelo de cidade pensado para o caso específico de São Paulo e, dessa forma, carregado de descrições sobre como implantar suas sugestões. Ainda que em seu título se destaque o aspecto viário, daí desenvolve uma aproximação ao problema do desenvolvimento urbano através de um modelo formal ideal e abrangente. (fig 6)

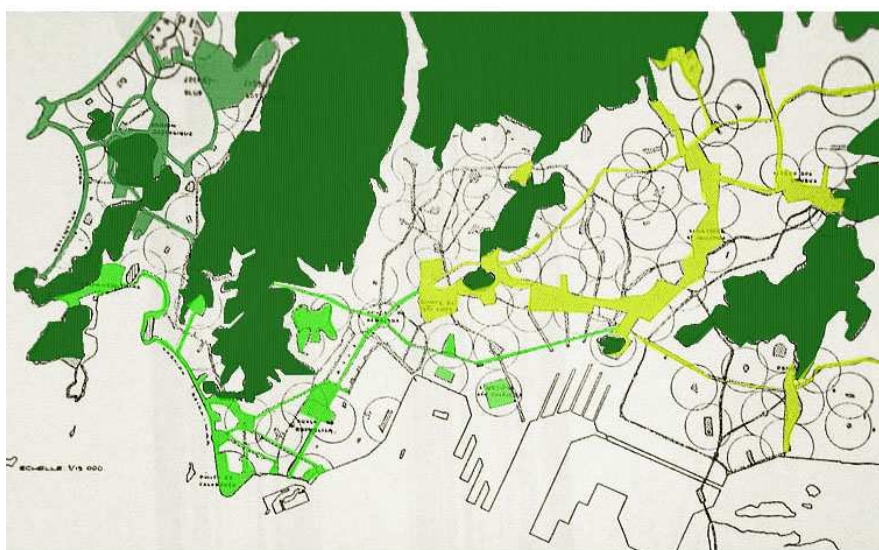


fig 7 - Sistema de Parques para o Rio de Janeiro. Alfred Agache, 1929.
 Fonte: AGACHE. 1929, p.206. (demarcações em cores de nossa autoria)

■ Reservas florestais ■ Primeiro, Segundo e Terceiro Sistemas de Parque



fig 8 - Perspectiva do Plano Agache para a área central.

Ao centro se vê a Praça “Entrada do Brasil” e à direita, a Ponta do Calabouço.
 Fonte: AGACHE. 1929.

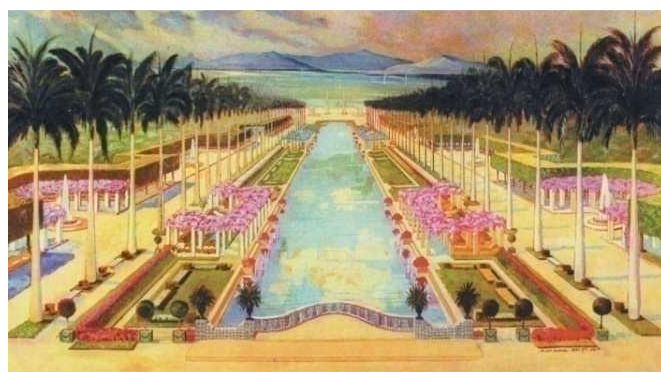


fig 9 - Jardins do Calabouço. Alfred Agache.

Fonte: AGACHE. 1929.

Em São Paulo, no estudo feito em parceria com Cintra, já se havia forjado a concepção geral do Plano de Avenidas, especialmente no que tange à definição do modelo radial-perimetral e à concretização do projeto do sistema de parques e jardins, de todos os modos se amplia em 1930 o quadro referencial e o escopo dos trabalhos. Retomando os conceitos básicos apresentados anteriormente, Maia desenvolve um programa mais complexo e abrangente, dividindo sua apresentação em: desapropriações, recursos financeiros, perímetro de irradiação, radiais, perimetrais do Tietê, sistemas de transportes (estradas de ferro), sistemas de transporte (metropolitano, bondes e ônibus), extensão e, por fim, parques e Ponte Grande.

Argumenta, logo ao princípio do texto de apresentação, a favor da necessidade de um plano de conjunto, justificando-o como necessário à resolução dos distintos problemas da cidade moderna, da urbe que quer se modernizar e se inserir no contexto de modernidade urbana das grandes capitais. Não se tratava, como afirma, de um plano fechado, mas de um conjunto de reflexões orientativas para o desenvolvimento da cidade. Desta maneira, a proposta se configurou a partir de uma análise das necessidades de desapropriação, dos recursos financeiros necessários e como obtê-los para a realização das obras, para logo entrar na definição do sistema viário.

Neste campo, reafirma a incontestabilidade da necessidade de se adotar um modelo radial-perimetral pautado teoricamente nos estudos de Stübben e Hénard. Este último, tal como já o haviam feito os urbanistas da D.O.M. mencionados, é novamente tratado como “*pai do urbanismo francês*” e seu livro *Études sur les Transformations de Paris*, bem como o do urbanista alemão, é citado constantemente na defesa do referido modelo. Ao longo do texto, descreve a adoção de tal sistema para a cidade, tratando do perímetro de irradiação, das radiais, das perimetrais do rio Tietê, do sistema de transportes e do sistema de parques. A divisão inicial não se respeita plenamente, sendo os temas trabalhados, em muitas ocasiões, conjuntamente. Assim, antes que isolá-los, sublinha a necessidade de que estejam conectados.

A defesa do sistema radial-perimetral se fazia principalmente através da argumentação pautada na geografia, na implantação da cidade no território e na verificação de que o seu crescimento se assemelhava ao das cidades européias pré-industriais. Os círculos concêntricos de ocupação urbana, bem como as extensas radiais de entrada e saída da cidade, haviam estabelecido um padrão a ser mantido. E isso, ao invés de significar uma estagnação no modelo colonial, de repetição e permanência em um marco arcaico, era visto a partir de outro prisma. Se é certo que tal estruturação havia consolidado a imagem da cidade que se queria alterar, não é menos certo

que busca referências de modernidade urbana em modelos que se haviam construído a partir do enfrentamento de casos parecidos. Não há dúvida de que a utilização do modelo radial-perimetral e a aproximação a trabalhos como os de Hénard e Stübben se fazia com a plena consciência da sua atualidade para ordenação do crescimento das cidades existentes configuradas a partir de elementos de certo modo semelhantes. Isso se verifica em grande modo a partir de inúmeras menções a projetos e textos contemporâneos, tais como as alusões que faz às cidades capitais comentadas no livro de Hénard (Paris-Londres-Moscú-Berlim), ao projeto de Patrick Abercrombie para Dublin, de 1922, ou a estudos teóricos como o de Nelson P. Lewis, através do livro: *The Planning of the Modern City*. A modernidade dos modelos elencados se faria visível em São Paulo e ordenaria o seu desenvolvimento futuro com olhos para a sua cada vez mais crescente importância nacional.

Destacamos, neste sentido, as assertivas do responsável pelo *Physical Survey* do RPNYE, Nelson P. Lewis, presente em seu livro tantas vezes citado por Maia, em que comenta a necessidade de que os sistemas de vias e de parques estejam conectados. Afirma que a conveniência e a atratividade de uma cidade, bem como a saúde e conforto dos seus cidadãos dependem, dentre outros fatores, de parques e áreas de recreação, atestando que:

a park system can be most economically and satisfactorily established in advance of other improvements, and facility of access to them and proper connections between the different park units will depend upon the street system, so that it is desirable that the park plan be worked out in connection with the street plan. (...)

If there ever is to be a real park system, there must be suitable connections between the different units of that system. If the street plan only is made and the parks are left to chance, there can be no proper connections and consequently no park system.²¹

Atento a essas prerrogativas, Prestes Maia, conseqüentemente, ao pensar na definição do modelo de sistema viário a adotar, também reflexiona conjuntamente sobre como implementar um sistema de parques.²² Partindo, como afirmamos, do estudo dos Grandes Melhoramentos, onde já se articulavam tais sistemas; no Plano de Avenidas retoma-os a partir de pressupostos similares, enriquecendo a proposta. O sistema radial-perimetral de vias é, portanto, mantido, a partir de seus principais elementos: o Perímetro de Irradiação, as radiais de primeira ordem e o segundo anel. Incorpora-se um terceiro anel, contornando a cidade, de modo semelhante ao proposto por Parker anos antes.

Acerca do Perímetro de Irradiação, desenvolve o projetado por Cintra, em 1924, como elemento fundamental do plano. Sua função seria ampliar a área central, desviar correntes de passagem, distribuir a circulação por ruas secundárias e conectar as áreas verdes. Ao descrevê-lo, ressalta o fato de que este anel, “*agora já de grandes proporções, o qual (e isto é importante) ultrapassou francamente os limites da colina, desceu aos vales em derredor, cortou a área e setores até então sacrificados, que pareciam quistos no coração da cidade.*”²³ Importa destacar que antes que o arrasamento do centro e a destruição de grandes áreas históricas, opta por obras de reforma, de alargamentos, aberturas e alinhamentos. (fig 10) Neste sentido, posiciona-se a princípio tal como Freire e Cintra acerca das áreas centrais, conquanto, por outro lado, realize obras que alterarão profundamente seu aspecto. Com vistas a sua postura primordial em face à área central e tomando como partido oposto o *Plan Voisin* de Le Corbusier para o centro de Paris, de 1925, afirma que: “*Outros, em São Paulo, desejariam arrasar tudo para reconstruir de novo, como Le Corbusier em Paris, onde prega avenidas de 200 metros com arranha-céus de 60 andares. Mas a solução de Le Corbusier, conquanto sugestiva e impressionante, é ainda livresca, ao menos para a época.*”²⁴

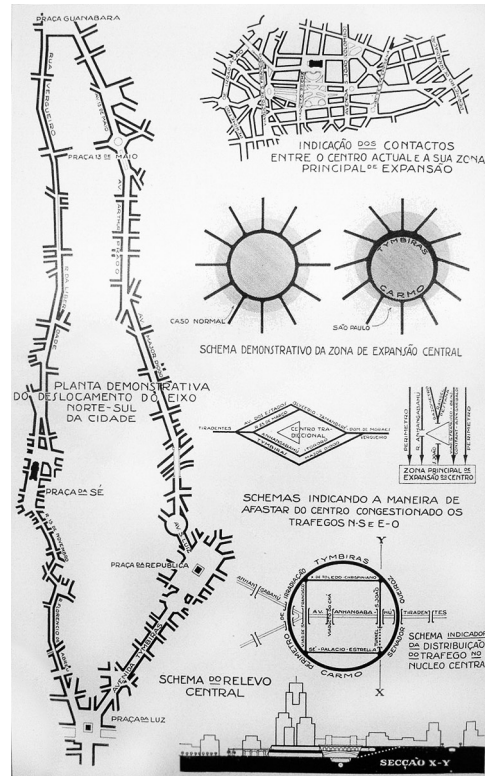


fig 10 - Intervencões propostas no centro da cidade.
 Fonte: MAIA.1930, p.60

Assim que, se por um lado importava alterar a imagem provinciana e acanhada da cidade, inserindo-a no contexto de modernidade urbana buscada pelas principais capitais americanas, por outro esses câmbios não representariam uma nova construção a partir de uma tabula rasa. A aproximação ao urbanismo como ciência e arte conectada com as características histórico-geográficas locais se defende como forma necessária para se galgarem os postos de modernidade urbana almejados. Conquanto estivesse extremamente clara a necessidade de intervir na cidade, seu processo de transformação urbanística tinha em determinadas reflexões do presente e no legado do passado seus elementos constitutivos fundamentais. (fig 11) Ressaltamos que a postura de Maia no Plano de Avenidas é bastante mais reticente em relação à

realização de grandes demolições do que viria a ser sua atuação como prefeito da cidade, em que vastas áreas foram de fato reconstruídas.



fig 11 – Propostas de intervenção compreendidas dentro do segundo circuito de avenidas.

Vêm-se as principais radiais em rosa e perimetrais em amarelo.

Fonte: MAIA.1930, p.93.

A respeito do segundo anel, há alterações de disposição em relação ao plano realizado com Cintra, embora se mantivesse a idéia original. Considerando a possibilidade em estudo de que as linhas férreas se transladassem para as margens do Tietê, Maia aproveita a faixa da S. Paulo Railway e da Sorocabana para dispor parte do segundo anel de avenidas e passa a chamá-las de “Bulevares Exteriores”. Em comparação com o estudo anterior, apresenta ainda outras diferenças, em que destacamos o fato de que se despega do Parque D. Pedro II e a bifurcação na Praça Central do Brás, proposta para ocupar o lugar das oficinas

e estação da estrada federal. Dois bulevares cruzariam este cinturão, um do Brás à Avenida Paulista, e outro desta até a Barra Funda. (fig 13) Este circuito, além das suas funções de desafogo e distribuição da circulação viária, conectaria parques de menores dimensões dentro da área urbana. Destacamos ainda a implantação de uma “Parkway Diametral”, atravessando o Parque D. Pedro II, ao longo do eixo do rio Tamanduateí, conectando os bairros e parques da zona norte à sul, do Tietê ao Pinheiros.

Além das alterações apresentadas no segundo anel, chama a atenção a inclusão de um terceiro cinturão: o circuito de *parkways*. Este, segundo Maia:

foi ideado porque a maior parte do seu percurso decorre naturalmente de melhoramentos projetados, em especial da canalização dos rios. Ele aproxima-se de diversos parques, e outros espaços livres podem ainda ser dispostos ao longo do seu percurso. Estas circunstâncias levam-nos a desejar-lhe tratamento de verdadeiro parkway.²⁵

A incorporação, portanto, deste terceiro cinturão viário se fez a partir da proposta de construção e reforma de vias dispostas nas margens do rio Tietê e do Pinheiros, aproveitando-se ainda de outros córregos, como o do Sapateiro e o do Tatuapé. Adotando o modelo do *Boulevard à Réclans* de Hénard enquanto à sua disposição urbana, contornaria a cidade delimitando visualmente o espaço citadino e articularia, tal como no exemplo francês, 12 parques periféricos. (fig 12) A largura variaria entre 30 e 204 metros e percorreria os parques de maiores dimensões, em boa parte dedicados à prática esportiva. (fig 14) Os logradouros servidos seriam: o Parque Esportivo da Ponte Grande, da Lapa, Parque do Butantã, Parque do Ibirapuera, Parque das Cabeceiras do Ipiranga, lagoas do Sacoman, dentre outros. Assim se refere a esse cinturão, Prestes Maia:

Não possuímos como as velhas cidades européias, fortificações e muralhas que proporcionem rings espaçosos pela simples demolição. Em troca deu-nos a natureza os dois rios que banham a cidade, dos quais é mister tirar o melhor partido. (...)

As possibilidades estéticas e utilitárias das nossas duas grandes avenidas fluviais são infinitas. Conjuntos monumentais, parkways, paisagismo, instalações esportivas, circulação rápida, linhas de alta velocidade, navegação, vias férreas, cais, indústrias, etc. São matéria vastíssima e interconexa, apenas entrevista pela maioria dos munícipes. *Assim considerada, e não como mera obra de drenagem, a canalização pode tornar-se um elemento importante de urbanização.*²⁶

Rememoramos que Barry Parker havia, em 1919, proposto o *Park Ring*, ampliando a discussão sobre as intervenções a se realizarem ao longo dos rios Tietê e Pinheiros. Exerceu uma profunda influência na passagem da concepção de pura canalização e retificação do leito, que se verificava até então entre os engenheiros, para o seu entendimento como elemento ativo do planejamento da cidade e embelezador da paisagem paulistana. Com isso, desenvolve-se a percepção de que poderia transformar-se em precioso elemento de integração de partes da cidade e fornecer imensas áreas para a criação de parques públicos. O desenvolvimento dos estudos de Brito e Cintra vão ao encontro desta nova abordagem dos rios, especialmente do Tietê, como vimos. Cintra e Maia, já no plano dos Grandes Melhoramentos, também marcam a

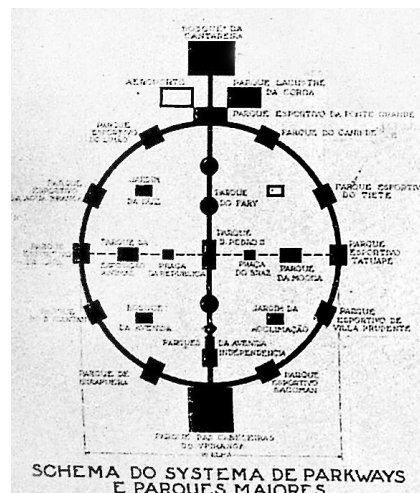


fig 12 - Esquema teórico do sistema de parques.

Verificam-se os 12 parques periféricos dispostos no circuito de *parkways* e outros dispostos internamente. Em sentido horário: O Parque Esportivo da Ponte Grande, o Parque do Canindé, o Parque Esportivo do Tietê, o Parque Esportivo do Tatuapé, o Parque Esportivo de Vila Prudente, o Parque Esportivo Sacoman, o Parque das Cabeceiras do Ipiranga, o Parque do Ibirapuera, o Parque do Butantã, o Parque Esportivo da Lapa, o Parque Esportivo da Água Branca e o Parque Esportivo do Limão.

Fonte: MAIA. 1930, p.162.

vontade de incorporá-lo à vida urbana, através do estabelecimento de conexões com os bairros, do seu tratamento paisagístico e da dotação de parques em suas margens, anunciando ainda, tenuamente, uma possível cintura ao redor da cidade, como se intui pelas manchas verdes representadas na proposta. É com o Plano de Avenidas, contudo, que o Tietê e o Pinheiros aparecem com força em projetos gerais para a cidade, intercomunicando-se, ao conformarem uma cintura de *parkways*, e, conseqüentemente, facilitando o acesso a distintos bairros e áreas verdes. Ainda que apresentando largura bastante reduzida em relação ao defendido pelo arquiteto inglês, é apenas nesse momento que a idéia de um anel verde abarcando os dois rios é desenvolvida, articulando-se viário e sistema de parques.

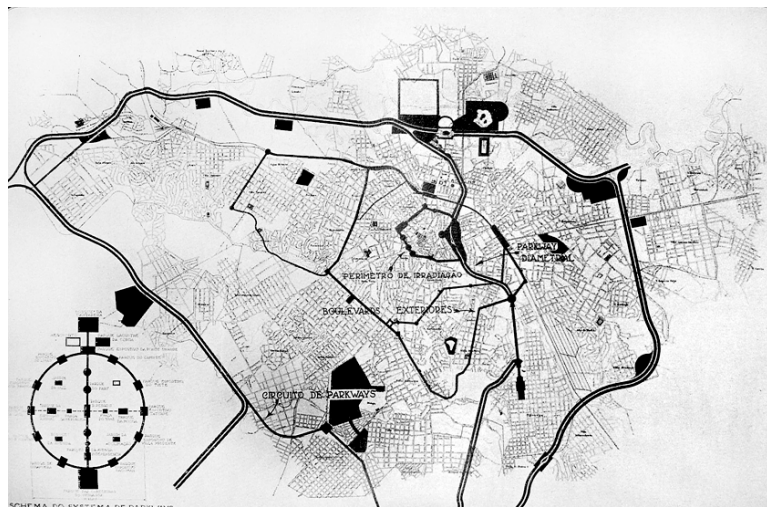


fig 13 - Sistema radial-perimetral de parques.
Fonte: MAIA. 1930, p.162.

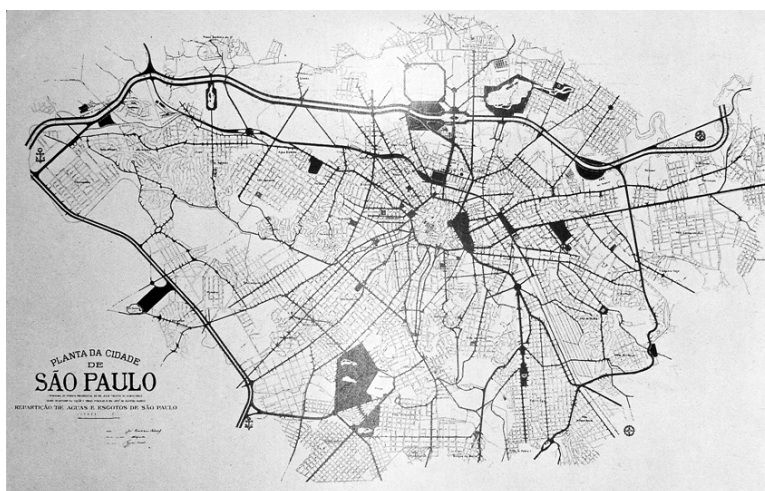


fig 14 - Proposta de sistema de vias e suas conexões com os parques.
Fonte: MAIA. 1930, p.121.

Acerca deste cinturão de parques e *parkways*, arregimenta um conjunto de posições teóricas que desenvolvem dois dos principais métodos discutidos no cenário internacional sobre a introdução massiva de áreas verdes nas cidades modernas: seja através dos *greenbelts* e/ou dos canais verdes do campo ao centro das cidades. Consideremos que a idéia moderna de contornar a cidade com um cinturão verde tem raízes nas posturas ilustradas de Ledoux no final do século XVIII em seu projeto para Chaux, bem como na solução de Loudon para Londres; mas se popularizará no cenário da prática urbanística a partir das experiências européias da segunda metade do Oitocentos, sobretudo na Alemanha, Áustria e Inglaterra. A *Ringstrasse* vienense e o modelo de cidade-jardim difundem esta solução e são estudadas por diversos profissionais nas primeiras décadas do século XX, tal como por Hénard.

Se o crescimento urbano das cidades pré-industriais em anéis ao redor do centro histórico e o aproveitamento da área das muralhas foram fatores fundamentais para o surgimento dos anéis verdes, a expansão citadina moderna apoiada sobre radiais em direção à periferia aparece, para personagens como Eberstadt e Langen, como oportunidades para incorporar, a esses dutos viários, extensas áreas verdes conectando a cidade à natureza. Julgando as cinturas verdes insuficientes para trazer ar, luz e verde para o interior das cidades consolidadas, estes autores defenderam, como vimos no capítulo 2, (Cap 2 – fig 34-35) a criação de cunhas trapezoidais de áreas verdes acompanhando as radiais até o campo. Esta concepção foi apresentada com a proposta de Rudolf Eberstadt, Bruno Möhring e Petersen para a *Gross-Berlin*, (fig 15) e tratado por Maia como exemplo formidável, ainda que de difícil implantação.

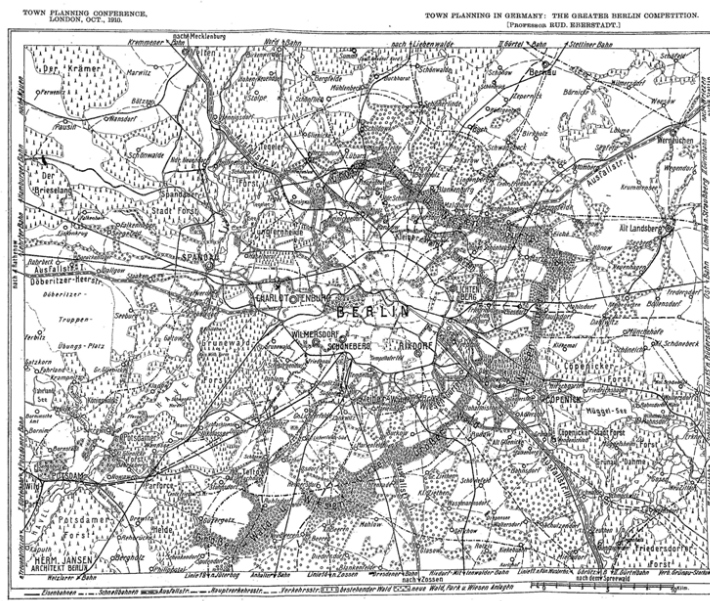


fig 15 - Plano de Eberstadt, Möhring e Petersen para o concurso para a *Gross-Berlin*. 1910.

Fonte: RIBA. 1910, p.313.

A vigência desta reflexão verifica-se pela quantidade de propostas na mesma direção, seja através da sugestão de construção de *parkways* e bulevares da cidade até o campo, seja com a proposição das referidas cunhas verdes. Acerca do primeiro caso, também havia sido sugerido por Stübben e estava presente nas propostas de sistemas de parques de Olmsted e Vaux no século XIX; sendo logo desenvolvida por Forestier, Thomas Mawson, dentre outros, na primeira década do século XX. Sobre o segundo, destacamos os diagramas de H. P. Lanchester (fig 16) e Pepler, (fig 17) também apresentadas, individualmente, na TPC de 1910; o de Bruno Taut, de 1916, (fig 18) além de outros exemplos, como os sistemas de parque de Fritz Schumacher para Hamburgo e Colônia, e a *Ville Contemporaine*, de Le Corbusier, de 1922. Lewis, tratando da difusão desse modelo, afirma que:

Mr. John A. Brodie, the City Engineer of Liverpool, has suggested that in planning a system of parks they should be carried out radially from the center of the city somewhat in advance of its development, while in large cities wide streets can be combined with open spaces which will practically become part of the park system of the town. Dr. Werner Hegemann of Berlim, points out that such a radial system of parks and boulevards will provide ‘a broadcast fresh-air drainage for the whole city’.²⁷

De fato, Hegemann na TPC de 1910, põe-se claramente a favor dessa iniciativa. Continuando a afirmação anterior citada por Lewis, diz que isso daria: “a chance to the people to get from every point of the city some park that in a radiating way reaches the broader green areas beyond.”²⁸

Ressalvamos que ambos os modelos, os pautados nos cinturões verdes e os referentes à criação de canais verdes de variados tamanhos e formas no interior das cidades, não se excluem entre si, sendo muitas vezes mesclados e que essa opção, como desenvolvemos, não se atrelava a tendências urbanísticas e arquitetônicas específicas, estando presentes em discursos e projetos de matrizes as mais distintas.

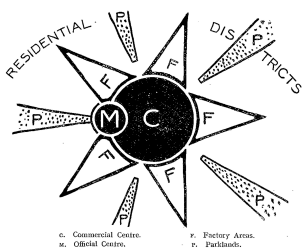


fig 16 - Diagrama de parques de H. P. Lanchester. Fonte: RIBA. 1910, p.234.



fig 17 - Diagrama de parques de Pepler. Fonte: ABERCROMBIE. 1933, p.147.

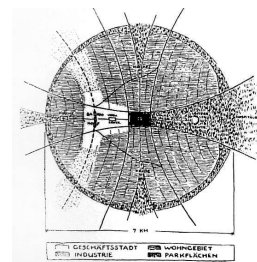


fig 18 - Modelo de cidade de Bruno Taut. Die Stadtkrone, 1916. Fonte: JUNGHANN'S. 1970, p.234.

Abercrombie, que futuramente os usaria em seu *Greater London Plan*, de 1944, anos antes ao tratar desse modelo de implantação de parques nas cidades, menciona ainda exemplos norte-americanos onde cunhas verdes estariam sendo propostas, seguindo esses modelos que acabamos de mencionar:

The positive open spaces of the town must therefore be of a permanent nature and the greater part wholly accessible to the public. (...) Different views have been held as to the form of the park system: Vienna has gone almost wholly for concentric belts; many American cities have added radial park wedges, gradually widening toward the country.²⁹

As cidades norte-americanas têm um especial destaque nas palavras de Maia, que aborda constantemente as renovações urbanas em Washington, em que destacamos os trabalhos de Burnham, Olmsted Jr e McKim da *Senate Park Commission*; e Chicago, especialmente com o plano de 1909 de Burnham e Bennett. Tampouco se pode deixar de mencionar as criações de parques em Boston, através da *Metropolitan Park Commission*, e os sistemas propostos para Kansas e Cleveland, também referenciados. O Plano Regional de Nova York, de 1929, publicado por Thomas Adams, foi outra experiência modélica fundamental para o urbanismo brasileiro e especialmente tratado por Maia ao referir-se aos problemas de descongestão urbana, de provisão de áreas verdes, saneamento e valorização de distintas áreas. Ressaltamos que o vínculo entre circulação e áreas verdes se coloca como mecanismo de articulação urbana, de resolução dos problemas de circulação, de higiene e valorização de espaços determinados.

Prestes Maia estabelece, finalmente, um sistema radial-perimetral de vias e de parques, com a criação de uma cintura verde ao redor da cidade e a inclusão de dutos verdes do campo ao centro urbano. Mescla, portanto, o modelo de Stübben e Hénard, com as assertivas de Eberstadt. O sistema viário e o de parques foram, por conseguinte, pensados em conjunto, e se verifica como os três anéis tratam de conectar os diversos parques existentes e propostos. As radiais, por sua vez, além de conectar os bairros, também perpassariam, em vários momentos, áreas de parques, ligando-os entre si e a cidade às áreas desocupadas fora do limite urbano. Com essas funções, se caracteriza especialmente a *parkway* diametral, que cruzaria a cidade nos dois extremos do circuito externo. Em relação aos dutos verdes, estes foram pensados, maiormente, a partir de novas ocupações de fundo de vale e dos bairros jardins existentes, sendo as principais a área da Avenida Anhangabaú, e adjacências, e do vale da Aclimação. (fig 19-20) Nelas, assim, além das radiais, preocupou-se com a realização de intervenções em seu entorno que as pudessem caracterizar como canais verdes da periferia ao centro. A primeira, como já comentado, ligaria o Parque do Anhangabaú, o loteamento da Cia. City Jardim Anhangabaú, o

Parque Trianon, passando pelo Jardim América, Jardim Europa até a região situada após o rio Pinheiros; a segunda partiria das proximidades do Parque D. Pedro II, passando pelo Parque da Aclimação e Parque das Cabeceiras do Ipiranga. (fig 21)

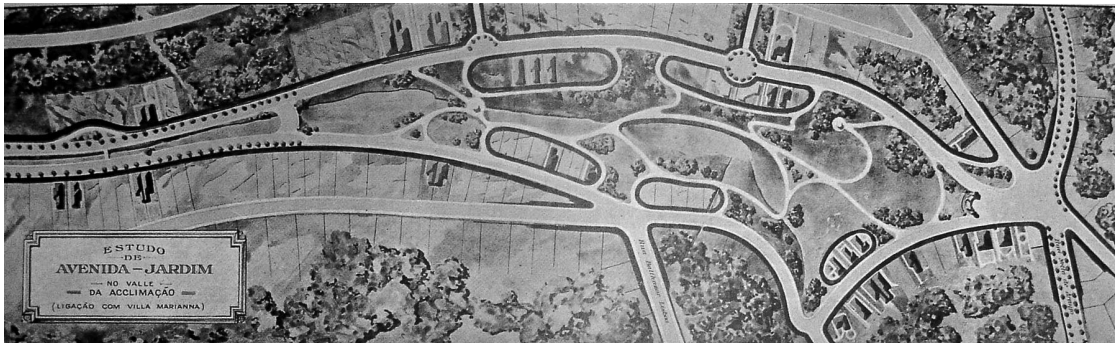


fig 19 - Cunha verde proposta para a área do vale da Aclimação.

Lê-se na legenda de Prestes Maia: “sugestão para o aproveitamento dos vales, para bairros jardins, sem prejuízo de eventuais passagens rápidas pelo talvegue. Maneira prática de prever ao mesmo tempo a circulação rápida e um esquema radial cuneiforme de espaços livres.

Fonte: MAIA. 1930, p.110.



fig 20 - Vista da construção da Avenida Anhangabaú, uma das cunhas verdes propostas por Maia.

Fonte: MAIA. 1930, p.188.



fig 21 - Posição das duas cunhas verdes mencionadas e do cinturão de parques no modelo de Prestes Maia para São Paulo.

À esquerda a Avenida Anhangabaú e à direita a do vale da Aclimação. Maia não detalha se haveria outras com as mesmas características.

Fonte: Ilustração nossa sobre imagem do Plano de Avenidas.

Resumindo sua proposta, descreve Maia seu sistema de parques:

Parques ou espaços livres isolados, menores, porem mais numerosos no centro e nas áreas densamente habitadas; os logradouros maiores terão acesso direto por parkways ou radiais de primeira ordem e ligação entre si por meio de parkways perimetrais; uma relativa satisfação ao sistema ideal pode ser tentada pelo alargamento e arborização das radiais e por meio de zoning, reservando no interior dos setores bairros-jardins cuneiformes, que trarão a penetração ambicionada de ar e de verdura.³⁰

Para Prestes Maia, a preocupação primordial na estruturação do sistema de parques se referia ao número, área, implantação, conexão e o acesso aos espaços verdes; conquanto não deixasse de também ater-se às linguagens projetuais dos principais parques. É justamente no apartado dedicado a esses espaços que se dedica com maior precisão, embora o viesse fazendo ao longo de todo o texto, a detalhar indicações projetuais.

Inicialmente, classifica os novos parques a serem criados, tendo em vista o exponencial crescimento da população, dividindo-os em grandes e médios. Do primeiro grupo, constam: o parque das Cabeceiras do Ipiranga, do Ibirapuera, da Cantareira e do Alto da Serra; os do segundo grupo seriam os: da Ponte Grande, Pary, Moca, Tatuapé, Lapa, Butantã e Aclimação. Dentre eles, se atenta mais detalhadamente sobre o das Cabeceiras do Ipiranga (atual Parque Estadual das Fontes do Ipiranga) e o Ibirapuera, em que faz descrições referentes às partes do projeto e configurações gerais.

Desse primeiro, interessa destacar que se tratava de uma área de mata e desde 1928 o naturalista Frederico Carlos Hoehne vinha implantando um horto botânico no local. Maia busca converter este espaço em atrativo parque público e explica a divisão do projeto em quatro seções: a entrada, *“tratada com certa grandiosidade”* estabelecendo a *“transição entre a cidade e o ambiente natural”*; a área central; uma *“pitoresca”*, abrangendo a mata nativa, e um jardim zoológico.³¹ No caso do Parque do Ibirapuera, apresenta uma imagem em perspectiva assinada por Reynaldo Dierberger, paisagista que realizou a reforma dos Jardins da Independência em 1922, no período em que Maia trabalhou na comissão destinada à realização de obras para a celebração desta data. Assim, se não de antes, pelo menos desde então se conheciam. Sobre o Parque do Ibirapuera, foi profundamente estudado por Oliveira e trataremos no capítulo 5 de alguns aspectos complementários a este trabalho.³² Os da Cantareira, ao norte, e o Alto da Serra, ao sul, seriam áreas de reserva natural.

Outros parques também são mencionados e classificados hierarquicamente dentro do plano proposto neste apartado e dependeriam, para sua execução, de diversos fatores que, segundo Maia, não eram controláveis ainda no plano. No entanto, reforça a importância de que fossem construídos e dá indicações concretas. Dos localizados no interior do segundo anel, destaca o do Pary, a ser realizado a partir da remoção da linha férrea e do aproveitamento dos pátios da São Paulo Railway; e o Parque da Mooca, em parte da área do hipódromo.

Define também os logradouros a se estabelecerem ao longo do Tietê, tais como os parques esportivos do Tatuapé e da Lapa, e, continuando a série de estudos sobre a área ao redor da Ponte Grande, também propõe a construção de um parque nas imediações dos clubes de regata, à esquerda; e outro, na coroa. Cintra e a Comissão de Melhoramentos do Tietê já haviam se debruçado sobre

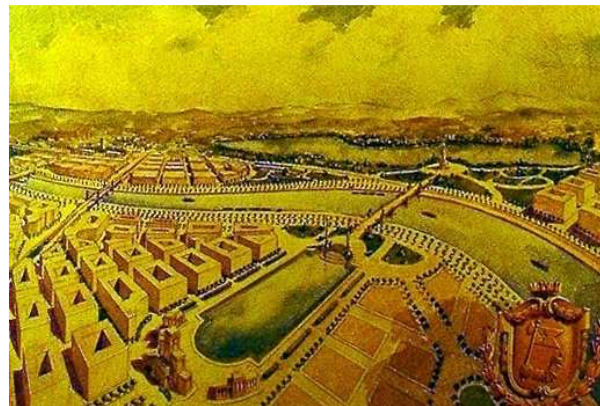


fig 22 - Rio Tietê à montante da Ponte Grande.
Fonte: MAIA. 1930, p.303

essa região, como vimos no capítulo 2, em que se pretendia remodelar uma das portas de entrada da cidade, e oferecer à população dois importantes parques públicos. Maia parece adotar uma das soluções do engenheiro municipal para a região, como se percebe a partir da comparação das perspectivas que apresenta para o local com a planta da regularização (ver Cap.2 – fig. 92). Na continuação da Avenida Tiradentes, revemos a praça semicircular com vias radiais, a forma alargada do rio sob a referida ponte (fig 14) e a mesma disposição do parque à montante. Este aparece como resultado das necessidades de escavação para os nivelamentos e aterramentos previstos, e conectava-se diretamente com os bairros do Canindé, Belenzinho e a leste com a Vila Maria. (fig 22-23-24)

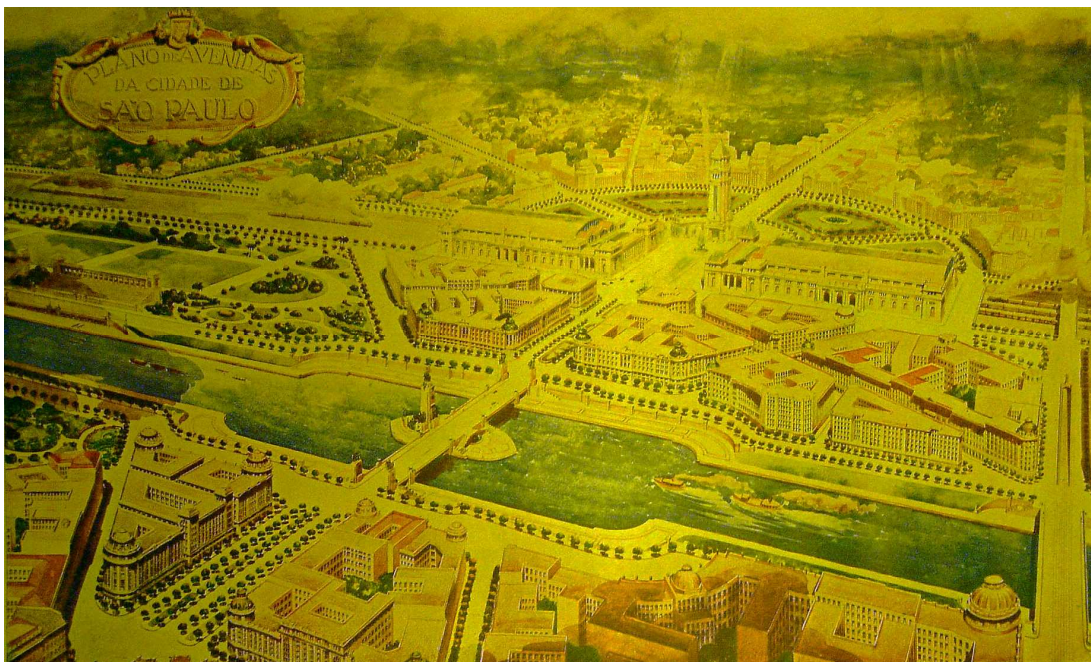


fig 23 - Perspectiva do Tietê na região da Ponte Grande
Fonte: MAIA. 1930, p.122.



fig 24 - Perspectiva do rio Tietê.
Fonte: MAIA. 1930, p.123.

Influenciado pela bibliografia norte-americana e alemã, e pela propaganda de Anhaia Mello, demonstra seu interesse pela construção de *playgrounds* infantis e áreas esportivas. “*Play for the child, sport for youth and recreation for adults are essentials of normal life*”, cita difundida por Mello em 1929 em suas palestras no Rotary Club e no Instituto de Engenharia, é por Maia também utilizada para argumentar a favor da criação destes espaços.³³ Os primeiros seriam divididos em internos e externos, sendo aqueles dispostos em pátios interiores e destinados às crianças mais novas e estes últimos distribuídos pelos bairros, preferencialmente implantados em conjunto com as escolas. Essa união de atividades e a eleição da escola como principal núcleo articulador do bairro será ainda discutida na tese, apenas destacamos agora como carrega nítida influência da teoria da *Neighborhood-Units* desenvolvida e publicada por Clarence Perry no ano anterior.

As grandes áreas esportivas basicamente se localizariam no anel periférico, onde haveria maiores terrenos disponíveis e onde os custos com desapropriações e compras não seriam desorbitados.³⁴ O esporte como atividade higiênica e própria da vida moderna é exaltado e deveria ser a principal função destes parques do terceiro anel. Em virtude da especial atenção dedicada pela Alemanha à construção de áreas desportivas em seus parques, Maia refere-se a este país como privilegiado objeto de estudo sobre o tema. De fato, ali essa atividade já aparece como função típica dos parques construídos desde as últimas décadas do século XIX, sendo cada vez mais reclamada pela população. A defesa de parques destinados à recreação ativa e

prática esportiva ganha então uma enorme força nesse país, sobretudo através das reivindicações operárias das duas primeiras décadas do século passado, gerando um momento de revisão da predominância prática paisagística de matriz pintoresca. Projetos com traçados ecléticos buscaram conjugar tanto esta tradição, especialmente para áreas destinadas ao deleite e ao passeio contemplativo, com a inclusão de áreas geométricas, para a recreação ativa e campos de esporte. Vimos também como, de acordo com Maass³⁵, a promoção de novas funções e a associação crítica do parque paisagístico como ícone burguês, gerou um conjunto de projetos que buscavam uma nova linguagem, que se entendesse por racional, funcional, econômica, simplificada e adequada.

Prestes Maia possuía em sua bibliografia o livro *Das Werden Einer Wohnstadt* de Fritz Schumacher, sendo esta uma referência importante para a compreensão das referências paisagísticas de Maia. Pode-se notar, neste sentido, que o urbanista paulistano refere-se à adoção de programas similares, à geometrização formal e à dignificação dos parques públicos com a criação de entradas monumentais. Também chamamos a atenção para o fato de que Schumacher foi outro defensor da criação de faixas verdes do campo ao interior da cidade, idéia compartilhada por Maia, como vimos.

De modo geral, Prestes Maia propõe, por sua vez, soluções variadas para as linguagens a serem adotadas nos projetos de praças e parques, dependendo primordialmente da sua implantação. Nas áreas densamente habitadas, argumenta a favor de composições geométricas e na medida em que as áreas verdes projetadas se afastassem em direção ao campo, deveriam ter um desenho “paisagístico”.

Acerca da defesa da regularidade formal no uso da vegetação em áreas centrais, tal postura, em grande medida, aproxima-se das reflexões de Stübgen, que sugere para esses espaços o uso de estilos formais, como o italiano ou o francês, que seriam a seu ver os mais adequados à monumentalidade arquitetônica. Da mesma forma, para os parques em áreas menos urbanizadas, o urbanista alemão defendia o uso misto de “vegetação espontânea” e de linhas geométricas, e para áreas de reserva florestal propunha a realização de intervenções localizadas que mantivessem seu aspecto natural. Como exemplos dessa gradação no Plano de Avenidas, podemos remeter para a reformulação do Parque do Anhangabaú, como exemplo do primeiro caso; para o Parque das Cabeceiras do Ipiranga, de projeto com linguagem mista e, do último, o Parque da Cantareira.³⁶ Outros atores individuais terão ainda importância nas concepções de Maia neste tema. O urbanista paulista lia tanto em alemão, como em inglês e possuía em sua

biblioteca o livro do britânico Thomas Mawson: *Civic art - Studies in town planning parks boulevards and open spaces*, de 1911. Recordamos que este dividia os parques públicos em quatro tipologias, sendo a primeira delas a chamada “estilo arquitetônico”, adequada a jardins de pequenas dimensões próximos a edifícios monumentais, configurando-lhes cenários geométricos. O segundo tipo se referia ao “jardim formal”, destinado a áreas de maiores dimensões para campos de jogos; o terceiro e quarto eram respectivamente o “estilo paisagístico”, em áreas com terreno movimentado, e o “estilo naturalista”, para uso em áreas naturais pré-existentes. De modo similar, Lewis, em seu livro dividia os parques em três grupos: *“the wild park, where the natural conditions remain undisturbed as far as possible; the developed park, where by skilful treatment and planting such natural features as meadows, woods and lakes are combined; the formal park, which is more in the nature of a garden”*. Descreve ainda o processo de transformação pelo qual deve passar um parque urbano, desde o “wild park” até o parque formal na medida do avance da área urbanizada, postura que é muito similar ao que defendeu Maia no Plano de Avenidas.³⁷

O urbanista paulistano estabelece, assim, uma gradação que vai da cidade ao campo e do geométrico ao paisagístico, em que os espaços livres deveriam fazer-se próximos tanto da arquitetura, quando dentro da cidade, e portanto, serem geométricos; como da natureza, a partir dos limites da área urbana em direção ao campo, e, assim, desenvolverem-se através de uma linguagem mais flexível e curvilínea. Com o processo de crescimento urbano haveria que transformar o desenho daqueles parques antes paisagísticos para adaptá-los ao novo entorno urbanizado.

Prestes Maia deixa claro, portanto, seu posicionamento frente à linguagem a ser utilizada na criação de parques na cidade, a respeito de qual seria a melhor forma de representar, através das áreas verdes, a nova urbe moderna. As reformas urbanas que propõe na tentativa de resolução dos problemas de circulação, congestão, de criação de infra-estrutura para os novos bairros se impõem como ideário modernizador e de modo não diferente, se estendem sobre as áreas verdes, especialmente naquelas situadas em área central. Pontua, para este caso, pautado nos exemplos que comentamos, suas impressões sobre a necessidade de transformá-las, tomando inicialmente o caso de uma das principais áreas: a Praça da República. Vaticina que: *“a Praça da República já apresenta aspecto de praça e não mais de jardim pitoresco, como com o tempo fatalmente sucederá”*. Na continuação afirma:

todos os novos parques, que se projetam, substituirão com vantagem o seu paisagismo demasiado artificial. No centro todos os recantos ajardinados aos poucos cedem o espaço que ocupavam (largo do Palácio, praça dos Correios, praça João Mendes, o Anhangabaú, etc.) já não falando das novas praças (Sé, Patriarca, etc.) de antemão consagradas às necessidades da circulação.³⁸

Acerca da reforma do Parque do Anhangabaú, (fig 25) afirma que:

A idéia é transformar todo o trecho do vale entre os viadutos Sta. Efigênia e de São Francisco numa só praça, de aspecto diferente de tudo o que possuem as outras cidades. Desaparece em primeiro lugar, em parte, o aspecto de jardim comum.³⁹

A “artificialidade” e “ordinariedade” mencionadas se referem às composições românticas de matriz pinturesca presente em diversos espaços públicos da cidade. Nesse sentido, diferencia sua postura das defendidas anteriormente por personagens como Cintra e Freire, em que a nova modernidade urbana almejada deveria se expressar firmemente, em contexto de forte urbanização, pela relação monumental entre arquitetura e áreas abertas.

Ainda sobre sua visão de qual linguagem adotar para os parques urbanos em São Paulo, reforça sua opção citando George Burnap:

let us hold that parks shall conform to their environment. Especially its this true in respect to parks located in heart of a busy city. A park of naturalistic landscape design suitable to a neighborhood of residences is an anachronism in an environment of skyscrapers.

Cita também Thomas Hastings, que havia remodelado o Mt.Vernon Park, em Baltimore:

A small park bounded by straight lines in the heart of a city, with irregular grades, is in my opinion quite out of place; such a park should be architectural in character. It should be, in other words, a public square rather than a park.⁴⁰

A eliminação do ajardinamento de matriz pinturesca no centro da cidade é, portanto, justificada pelas melhoras na circulação dentro do perímetro urbano e, igualmente, pelo questionamento da validade de utilização de uma linguagem “naturalista” em área densamente urbanizada.



fig 25 - Projeto de reforma do Parque do Anhangabaú.

Fonte: MAIA. 1930, p.10

Note-se que Prestes Maia tem em mente uma representação metropolitana de São Paulo, em que o papel dos grandes edifícios na configuração urbana é fato e conota esse momento de vigor.⁴¹ Neste sentido, não se pode deixar de mencionar a influência de Agache e Burnham, especialmente na linguagem arquitetônica acadêmica utilizada; e sobretudo de Werner Hegemann, acerca da visão de que o planejamento urbano e a arquitetura devam fazer parte de um processo criador integrado, de que a construção da cidade deve ser pautada na relação da volumetria arquitetônica com os espaços abertos do entorno.⁴²

Outra referencia capital para o entendimento das intervenções de Maia em São Paulo é o Plano de Expansão de Viena de Otto Wagner e de sua teorização no livro *Die Grosstadt*.⁴³ A ‘cidade impressionista’ que descreve em seu livro é a grande urbe dos transportes rápidos, da carência de decorados (impróprios para a vida moderna e imperceptíveis nas circulações a grandes velocidades), das amplas vias, da realidade das multidões, da monumentalidade urbana e das grandes massas. O racionalismo de Wagner, sua visão de cidade e de arquitetura colocada a partir desses princípios, repercute nas elaborações de Maia em sua construção do cenário de modernidade metropolitana em São Paulo. Destacamos ainda que, para Wagner, a uniformidade das construções arquitetônicas eleva a monumento o status das ruas e avenidas, que deveriam ser pontuadas com praças formais, edifícios públicos significativos e elementos escultóricos. Schorske reforça que: “Wagner’s rationalism left no place for romantic nature. His very renderings make clear that his infinitive city would not only engulf the land but convert all vegetation into green architectural sculpture.”⁴⁴

Também o *zoning*, difundido pelo RPNYE, e os recuos sucessivos das edificações na medida em que ganham altura contribuíram para as imagens de Maia para a nova São Paulo, especialmente através dos seus edifícios mais representativos. Portanto, a construção de locais emblemáticos e monumentais na capital paulista passava pela construção de centros cívicos (fig 26) e a sua articulação com as praças e jardins vizinhos projetados para reforçar o impacto visual da arquitetura.



fig 26 – Eixo da Catedral da Sé, Palácio do Governo e Praça da Estrela no Parque D. Pedro II.
Fonte: MAIA. 1930, p.75.

Com o Plano de Avenidas se apresenta uma proposta complexa de sistema de parques, articulada com o sistema viário, em que se vislumbravam as transformações urbanas como necessárias para a construção da metrópole moderna. Alterar a imagem da cidade e prepará-la para o futuro passava pela reformulação de seus espaços públicos existentes e pela construção de parques. Se em termos dos debates urbanísticos o sistema radial-perimetral que vinha sendo discutido é reforçado como principal modelo de estruturação de vias e parques, o Plano de Avenidas inova nos debates sobre as formas de inserção do verde na cidade ao incorporar as prerrogativas de Eberstadt e de outros tantos partidários da criação de faixas verdes do centro ao campo. Note-se ainda como desenvolve a idéia herdada de Parker de criação de um anel de parques, optando, por sua vez, por aproximá-lo do modelo de *Boulevard à Redans*, de Hénard, na criação de doze parques esportivos periféricos. Em relação ao projeto específico das áreas verdes, podemos perceber a recuperação da geometrização e da simplificação formal, nas áreas centrais, em distinção à tradição pintoresca que vinha sendo a principal referência das últimas décadas.