

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

4.2.2. ENTRE IDEÁRIOS E REALIZAÇÕES: *Os MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO* (1945)

Ao assumir o governo da cidade trazíamos com ela alguns compromissos morais, por lhe haveremos feito, dez anos antes, um “plano de avenidas”. Pecado de mocidade e justa atrapalhação a quem, ao compor para os outros, nunca imaginara ver-se um dia na contingência de executar.

MAIA. 1945, p.1

Com a Revolução de 30 e os constantes câmbios no poder municipal paulistano, apenas em 1934 as flutuações políticas se estabilizam e se conseguirá que um prefeito fique no cargo pelo período de uma legislatura.⁴⁵ Foi apenas então que obras de longo prazo puderam se restabelecer de modo sólido na pauta das atuações públicas e quando o Plano de Avenidas passa a ser utilizado como base das intervenções em São Paulo, tanto na gestão de Fabio Prado como, evidentemente, na do próprio Prestes Maia, que foi posto na prefeitura sucessivamente por dois interventores federais do Estado Novo, no período de 1938 a 1945.

Campos destaca o fato de que a administração de Prado, bastante marcada pela influência de Anhaia Mello, avança em termos de legislação urbanística, na educação infanto-juvenil (em consonância com as atuações do Governo Federal) e na retomada das grandes obras viárias iniciadas ou projetadas até 1930.⁴⁶ Até 1937, em relação a estas, as principais realizações se deram no quadrante sudoeste da cidade, na região dos bairros-jardins, nova área das elites, especialmente através das obras da Avenida Anhangabaú que conectava esses bairros ao centro; conquanto também se atuou no sentido de conectar o Parque do Anhangabaú à Avenida Tiradentes objetivando a criação de um dos principais eixos viários presentes no Plano de Avenidas, o norte-sul. Maia naquele então defendia o “Sistema Y”, que seria o conjunto de três grandes avenidas que, quando prontas, atravessariam toda a cidade desde o Tietê até o Pinheiros, aproveitando-se das áreas baixas da cidade. O eixo fundamental seria a Avenida Anhangabaú Inferior, projetada para ligar o Parque do Anhangabaú à Ponte Grande e as hastes seriam as avenidas Anhangabaú (9 de julho) (fig 27) e Itororó.⁴⁷

Maia, por sua vez, ao final de seu mandato publica o livro: *Os Melhoramentos de São Paulo*, apresentando sua atuação na prefeitura, com texto inicial explicativo e um conjunto de fotografias e projetos. Os trabalhos expostos se focaram basicamente na aberturas e alargamentos de vias; construção de pontes e monumentos; remodelação e abertura de praças e

parques; instalação de esculturas; criação de equipamentos, etc. A diferença de tamanho e conteúdo entre o Plano de Avenidas e este último livro é gritante, e mesmo justificada por Maia logo ao início do trabalho: “*O presente folheto completa o Plano publicado em 1930. Mas aquele propunha projetos para cinco lustros, e este só traz fotografias de uma administração. A desproporção de volumes corresponde à diferença que sempre vai do sonho à realidade*”.⁴⁸

Importa demarcar que o período entre 1930 e 1945, do Plano de Avenidas à prestação de contas do realizado ao final do mandato de Maia, coincide justamente com a Era Getulista, em que profundas alterações políticas, econômicas e sociais se fizeram no país. A crença no progresso e a valorização do nacional eram posturas que se consolidavam como articuladas e imprescindíveis para o estabelecimento do Brasil moderno. Vale dizer que essa busca de uma modernidade social, cultural e artística nas grandes cidades brasileiras, especialmente Rio e São Paulo, se dá ao mesmo tempo em que há um crescimento econômico significativo e uma aceleração notável do processo de urbanização do país. O Governo Vargas, que por um lado era visto como momento de possibilidade de corte com as estruturas sociais e políticas brasileiras dominantes na República Velha, carregava em si o embate entre moderno e arcaico, urbano e rural, entre permanências e rupturas, entre as velhas formas de entendimento (por exemplo, por apadrinhamento e subordinação coronelista) sinaladas por Sérgio Buarque de Holanda⁴⁹ e uma vontade de modernidade. Na tentativa de construção de uma nação moderna, os processos de industrialização se intensificam, bem como se estabelecem as bases das relações trabalhistas e a regulamentação do setor terciário. Não cabe aqui retratar de modo minucioso os detalhes deste período, senão de pontuar aspectos que ajudarão a entender determinadas posições e realizações em São Paulo no período.

Neste processo, tanto a Alemanha como os Estados Unidos exercem uma forte influência político-econômica e cultural no cenário brasileiro. Vimos como esse país europeu já era um dos principais referenciais culturais e artísticos no Brasil e como teve importância decisiva na constituição do urbanismo e da idéia de parque público em São Paulo. Tal influência amplia-se nos anos 30, momento da recuperação econômica do país e do nazismo:

O período de 1934-1940 caracterizou-se pela crescente participação da Alemanha no comércio exterior do Brasil. Ela se tornou a principal compradora do algodão brasileiro e o segundo mercado para o café. (...) Em 1929, cerca de 13% das importações brasileiras vinha da Alemanha e 30% dos Estados Unidos; em 1938, os alemães chegaram a superar ligeiramente os americanos, com 25% das importações contra 24%. (...) As transações com a Alemanha eram atraentes não só

para certos grupos exportadores como também para os que defendiam a necessidade de modernizar e industrializar o país.⁵⁰

O flerte com o Eixo e com os estadunidenses se dava ao mesmo tempo até a definição de investimentos norte-americanos na construção da Companhia Siderúrgica Nacional, em 1942, além de outras ações com a finalidade de convencer o Brasil a filiar-se aos Aliados:

Antes mesmo de começar a guerra, Roosevelt já se convencera de que ela teria uma escala mundial e envolveria os Estados Unidos. Essa perspectiva levou os estrategistas americanos a ampliar o que consideravam o círculo de segurança do país, incluindo a América do Sul e, em especial, a região do nordeste brasileiro mais projetada para o oceano Atlântico. Os americanos se lançaram também a uma ofensiva político-ideológica ao promover, entre outras iniciativas, as Conferências Pan-americanas em torno de um objetivo comum: a defesa das Américas, independentemente do regime político em cada país, sob o comando dos Estados Unidos.⁵¹

No campo político, buscou manter-se o equilíbrio entre ambos até 1942, quando Vargas alia-se com os Estados Unidos, declarando guerra ao Eixo. Isso não significou, no cenário das transferências artístico-culturais, uma predominância de olhares ao vizinho americano, sendo ainda ambos os países importantes referências nos quadros brasileiros. Tampouco tratando diretamente do cenário arquitetônico e urbanístico, pode-se dizer que as atenções dos profissionais locais se restringiram aos Estados Unidos, conquanto o intercâmbio de informações se fazia de modo mais prolífero.

As permanências de ideários e seus esvaziamentos ocorreram em movimentos não uniformes, em que referências distintas no tempo e no espaço coexistiam no amálgama das discussões locais. Assim, verifica-se como nesse período, dos anos 30 ao final da Segunda Guerra, convivem diversas correntes artísticas, tais como o Neocolonial, o Modernismo, os classicismos *Beaux-Arts*, dentre outros. Destes últimos, emergem com mais força no momento os desdobramentos do *City Beautiful* e a estética fascista e nazista, de Marcelo Piacentini e de Albert Speer, com a retomada da ordem neoclássica e a grandiloquência monumental, frutificando no território brasileiro em inúmeros exemplos, tais como o Parque Farroupilha em Porto Alegre, de 1935, o Ministério da Guerra de Christiano Stockler das Neves no Rio de Janeiro, de 1937 e o Edifício Matarazzo, no próprio Parque do Anhangabaú e obra do arquiteto italiano mencionado.⁵²

Essa aproximação nos permite compreender, dentre outras coisas, como Prestes Maia se apropria de determinados conceitos e formas em sua visão da São Paulo metropolitana que se construía ao longo daqueles anos. Importa reforçar que a capital paulista consolidava-se no período como o principal centro industrial da América do Sul, com uma urbanização periférica acelerada, com forte verticalização e adensamento do centro, e com aumento populacional significativo. Nesse sentido, tanto os grandes arranha-céus, como os conjuntos monumentais e o papel das circulações viárias ganhará ainda maior peso no pensamento de Maia. Monbeig, ao analisar essas transformações na cidade, aponta justamente para essa dicotomia, essa tensão entre modelos, enfim, para a constituição mista dos referenciais urbanísticos, arquitetônicos e dos modos de vida em São Paulo, afirmando que: *“Le coeur de la ville a donc pris l’aspect dorénavant classique des villes américaines”*, ainda que *“toute américaine qu’elle soit par la rapidité de sa croissance, par sa nouvelle architecture, par sa bigarrure ethnique, la ville de Saint-Paul a conserve un rythme de vie européen”*.⁵³



fig 27 - Avenida 9 de julho em São Paulo.

As próprias representações das intervenções realizadas através das fotografias demonstram a vontade de construção de uma metrópole moderna com ares europeus. A neblina e o ambiente recriado pelas instantâneas colaboram nessa direção ao transmitir essa imagem de modernidade urbana.

Fonte. MAIA. 1945.

Assim, do transcurso entre a reflexão teórica e a realização prática, entre a formalização de um modelo ideal para a expansão e regulação da cidade e os seus processos reais de construção, houve por um lado a manutenção de certos ideários, e a incorporação de outros, por outra parte. Nota-se um descompasso entre determinados discursos e atuações efetivas, que se deve tanto ao tempo transcorrido entre o plano e as realizações e as alterações de concepção de Maia, como aos entraves da realidade imediata e ao pragmatismo das administrações públicas.



fig 28 - Arrasamento de três bairros para a construção da Praça do Carmo.
 Fonte: MAIA. 1945.

É notável como grandes áreas foram destruídas para a execução dos planos, num processo de reconstrução que se ateve especialmente às vias de comunicação e à abertura de praças. Verificou-se que o discurso prévio de atenção e preservação do existente, em muito se altera para a efetivação de sua imagem de cidade moderna quando passa a realizar as obras.

Tratando-se da atenção aos problemas de congestão do centro e de conexão dos outros bairros, seguiu-se com as intervenções na área central (fig 31) e com a construção das principais radiais. (fig 29-30) O Perímetro de Irradiação se construiu quase em sua totalidade, em que se destacaram as obras na Avenida Ipiranga, tocando a Praça da república; no Piques (conjunção das hastes do sistema “Y”); nas Praças João Mendes; a construção da Praça do Carmo; (fig 28) bem como as transposições do Parque D. Pedro II. O segundo anel se iniciou, com o alargamento da R. Duque de Caxias e Mauá, ao norte; prolongou-se a Avenida 9 de julho até o Jardim Europa, a Avenida Pacaembu, a Paulista e Rebouças, dentre outras tantas obras.



fig 29 - Avenida Anhangabaú (9 de julho).
 Fonte: MAIA. 1945.



fig 30 - Avenida Itororó.
 Fonte: MAIA. 1945



fig 31 - Intervenções viárias no centro da cidade.

Nota-se como o perímetro de irradiação passa pela Praça da República à esquerda, pelo Piques, abaixo, e no limite do Parque D. Pedro II com o Brás. Visualiza-se também o sistema “Y”, em que vemos a conexão do Parque do Anhangabaú, transformado em avenida, com as avenidas 9 de julho, à esquerda, e a Itororó (23 de maio) à direita.

Fonte: MAIA. 1945.

Em especial, verificou-se que as aspirações de criação de grandes quantidades de áreas verdes, não transpuseram os limites da utopia e se resumiram a determinados casos novos e reformas de outros existentes, com a radicalização do processo de simplificação formal e geometrização das áreas verdes próximas aos sítios de maior urbanização. Nesse período, várias praças centrais e parques passaram por transformações em grande parte descaracterizadoras da sua imagem inicial, em que significativa parte da área ajardinada deixou espaço para vias de circulação, tal como foram os casos do Vale do Anhangabaú e do Largo do Paissandú.(fig 32) Assim, alteram-se ainda a Praça do Patriarca, João Mendes, da República, o Largo do Arouche, (fig 33) o Parque D. Pedro II, dentre outras, e criam-se diversas praças como a do Carmo, das Indústrias, a São Luiz, etc.

Assim, de modo coerente com o defendido em 1930 e atento às referências monumentalizantes contemporâneas, pauta suas intervenções nas praças em áreas densamente urbanizadas na geometrização formal, na diminuição de sua arborização e simplificação do desenho. Isso significou em muitos casos a realização de gramados quadrangulares, a plantação de árvores seguindo um padrão modular nos limites das áreas e o traçado de caminhos retilíneos cruzando-as, como podemos ver no lago do Arouche e na Praça das Indústrias. (fig 34) Chama a atenção essa última que, situando-se no Brás, pleno centro industrial da cidade, sintetiza esse modelo da praça reduzida a seus mínimos elementos, em área densamente ocupada. Acerca da Praça da República, anota que: *“aguarda uma modificação no mesmo sentido, devendo ganhar em*

monumentalidade o que perder em pitoresco. É evidente que o seu aspecto provinciano aberrava no local e das necessidades modernas de circulação.”⁵⁴

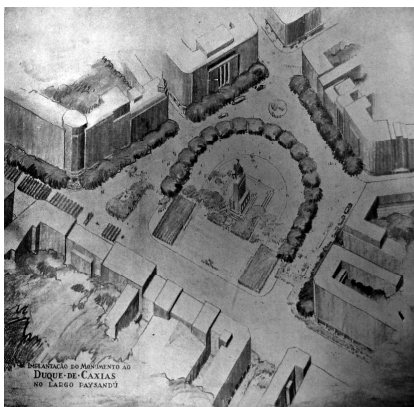


fig 32 - Remodelação do Largo do Paissandú.

Fonte: MAIA. 1945.



fig 33 - Largo do Arouche.

Maia destaca sua conexão com a Avenida São João.
Fonte: MAIA. 1945.



fig 34 - Praça das Indústrias, no Brás.

Fonte: MAIA. 1945.

Interessa aqui ressaltar o fato de que para o Parque do Anhangabaú já se previa uma avenida central no Plano de Avenidas, mas preservava ainda área ajardinada e desta, conseqüentemente, da solução viária realizada. (fig 35-36) Como eixo do “Sistema Y” e um dos principais espaços representativos da cidade, viário e monumentalidade se colocavam como objetivos comuns. Daí, chama a atenção, Maia, para: *“o aproveitamento das perspectivas para localização de grandes massas arquitetônicas”*.⁵⁵