

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

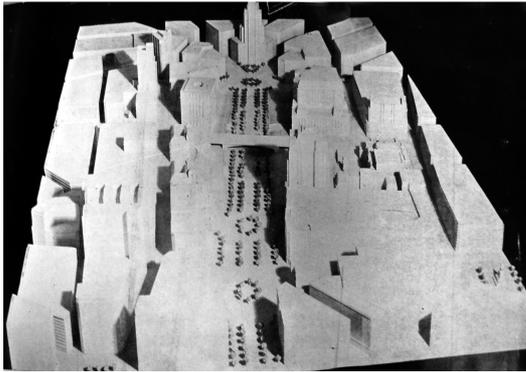


fig 35 - Maquete de estudo para a remodelação do Parque do Anhangabaú.

Fonte: MAIA, 1945.



fig 36 - Parque do Anhangabaú transformado em avenida de fluxo rápido, eixo do "Sistema Y".

Maia escreve que: *O jardim antiquado que separava o Piques da Praça dos Correios foi substituído por amplas alamedas, destinadas a receber o tráfego das Avenidas Anhangabaú, Nove de Julho e Itororó.*

Fonte: MAIA, 1945.

Essa opção pela relação entre grandes volumes construídos e seu entorno aberto na definição da cidade – presentes nas obras de Otto Wagner, Hegemann e tanto disseminado nos Estados Unidos no período como nas visões totalitárias da Europa Continental - é ainda retomada por Maia em seu esforço pela construção de um Paço Municipal e na entrada norte da cidade, na região da Ponte Grande. As criações de centros comunitários e cívicos, bem como o interesse pela monumentalidade, se fizeram em ambos os continentes e perpassaram as discussões da arquitetura em diversas correntes. Importa recordar que é apenas no final da década de 30 que, com a chegada de Gropius em Harvard, em 1937, com as conferências de Giedion, e da ida de Mies van der Rohe a Chicago, em 1938, que se começa a difundir significativamente a arquitetura moderna nos Estados Unidos. Isto posto, se por um lado chega ao Brasil o ideário modernista e se propaga sobretudo com a vinda de Le Corbusier, em 1936, também o ideário da cidade americana, com seus arranha-céus e o gigantismo monumental se difunde como símbolo de modernidade e prosperidade. O próprio Giedion reconheceria, em *Space, Time and Architecture*, como deveria ser o centro cívico moderno: “*Habrà de ser instalado em elevados edificios dispuestos libremente en espacios abiertos, circundados y limitados por zonas verdes*”, reconhecendo no *Rockefeller Center*, de Nova Iorque, construído entre 1931 e 1939, o exemplo ideal desta tipologia, ainda que não contasse com áreas verdes já que havia sido construído no centro da cidade.⁵⁶ Neste sentido, a própria realização de um centro cívico monumental a partir destes pressupostos englobava a execução de uma alegoria metropolitana, um símbolo para a nova urbe que se construía e a filiação aos aspectos positivos do progressismo americano. De todas formas, vale destacar que no período não houve uma pura aceitação de um único modelo,

mas sim, como estamos discutindo, uma pluralidade de referência; em que ainda destacamos as teorias construtivistas das vanguardas e suas composições com formas puras, tal como se vê nos *Architectons*, de Malevich, dos anos 20.⁵⁷

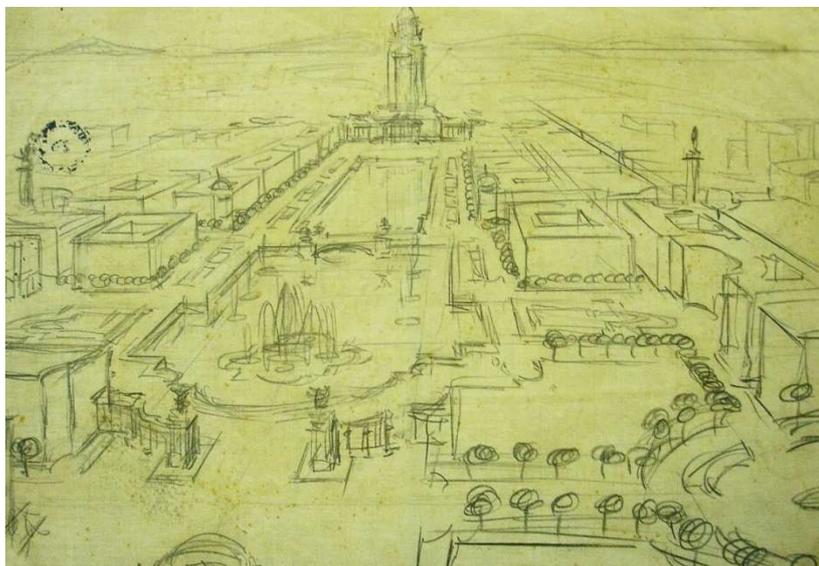


fig 37 - Croqui de Prestes Maia para a área do Paço Municipal.

Fonte: Acervo Prestes Maia /Biblioteca Presidente Kennedy.

A construção do Paço Municipal em São Paulo se aventou como elemento representativo do poderio da metrópole e sua implantação inicial seria na conexão do Perímetro de Irradiação com a zona leste, na Praça do Carmo (Clóvis Bevilacqua) recém aberta. Maia publica alguns projetos apresentados para o concurso de 1940, em que se percebe seu interesse pelas referências tratadas, ao final de um eixo perspéctico conferido pelos edificios em torno à esplanada criada. (fig 37) Da mesma forma como o *Rockefeller Center* se eximia da imediação de zonas verdes, em São Paulo a sua supressão também é marcante nas propostas. A geometrização da cidade, de sua arquitetura e de suas áreas abertas se vê claramente no próprio projeto de Maia para o edificio, em que compõe o arranha-céu com volumes retangulares e recuos sucessivos em altura, tais como se via nas metrópoles estadunidenses, e a assepsia do espaço envoltório, em que não podemos deixar de ressaltar a poda em cubos da copa das árvores em seu rígido alinhamento. O projeto vencedor, do Escritório Ramos de Azevedo, não se realiza e logo decide-se pela transferência da sua localização para o Vale do anhangabaú e, finalmente, em 1952, Oscar Niemeyer vence um novo concurso, sendo que tampouco seu projeto se construiria. (fig 38-39)



fig 39 - Projeto vencedor do concurso para o Paço Municipal de São Paulo. Escritório Ramos de Azevedo, 1940.
Fonte: MAIA. 1945.



fig 38 - Projeto de Prestes Maia para o Paço Municipal de São Paulo.

Chamamos a atenção para os recuos sucessivos típicos dos arranha-céus estadunidenses do período e para a geometrização radical do espaço, refletida ainda na poda cúbica da copa das árvores.

Fonte: MAIA. 1945.

Em relação aos destinos do rio Tietê e de suas áreas marginais, Maia descreve os trabalhos de canalização e regularização do leito, bem como de terraplanagem para a construção das marginais. Destaca também a manutenção do interesse em transladar as linhas de trem para sua margem direita e de transformar o seu antigo leito em uma faixa de bulevares, o que finalmente não se põe a termo. A nova estação central se implantaria na entrada norte da cidade, em um conjunto monumental que marcaria esta porta de acesso. (fig 40-41-42) Vemos novamente, portanto, que a região da Ponte Grande (fig 43) é tratada com especial acuro. Distinta da proposta do Plano de Avenidas, o caráter mais sóbrio do novo projeto coincide com o seu maior interesse pelas grandes massas da arquitetura racionalista estadunidense e pelo *revival* neoclássico da arquitetura realista da Europa Continental, e se restringe ao mínimo a área vegetada nas imediações dos edifícios. Com olhares para a Praça “Entrada do Brasil”, proposta por Agache para o Rio de Janeiro, em 1929, como espaço representativo do país para os olhares estrangeiros, expressão da modernidade, pujança e desenvolvimento nacional; Maia da mesma forma buscava a criação de uma entrada monumental para São Paulo. Em ambos os casos verifica-se o caráter simbólico destes projetos, que dariam a primeira impressão da cidade ao turista.⁵⁸

Esta vontade já se demonstrava anteriormente em São Paulo, como mencionamos, e sempre a partir da junção da arquitetura com áreas de parque. Contudo, ainda que Maia comente em 1945 que: “na confluência dos rios Tietê e Tamanduateí, está iniciado o ajardinamento de uma grande área”,⁵⁹ (fig 44) o certo é que da mesma forma como reduziu as áreas verdes na maioria dos outros espaços públicos propostos ou reformados, diminui-se aqui também a área de

parques no entorno dos clubes náuticos e se nota a ausência de menção do uso do lago criado com as escavações necessárias para a regularização do rio, do lado direito da Avenida Tiradentes. A opção pela monumentalidade requeria a seu ver o uso geométrico e muito controlado de elementos vegetais, que deveriam ser reduzidos ao mínimo. Por outra parte, outro lago se vê criado a partir do alargamento do próprio rio e onde se dispõe de uma ilha, (fig 45-46-47) tratada de maneira pitoresca.



fig 40 - Praça da Ponte Grande.
Vê se a Avenida Tiradentes, no eixo entre as duas torres.
(lado sul)
Fonte: MAIA. 1945.



fig 41 - Praça da Ponte Grande com Edifício das Estações Unificadas.
Lado norte.
Fonte: MAIA. 1945.



fig 42 - Praça da Ponte Grande.
Fonte: MAIA. 1945.



fig 43 - Ponte Grande.
Fonte: MAIA. 1945.

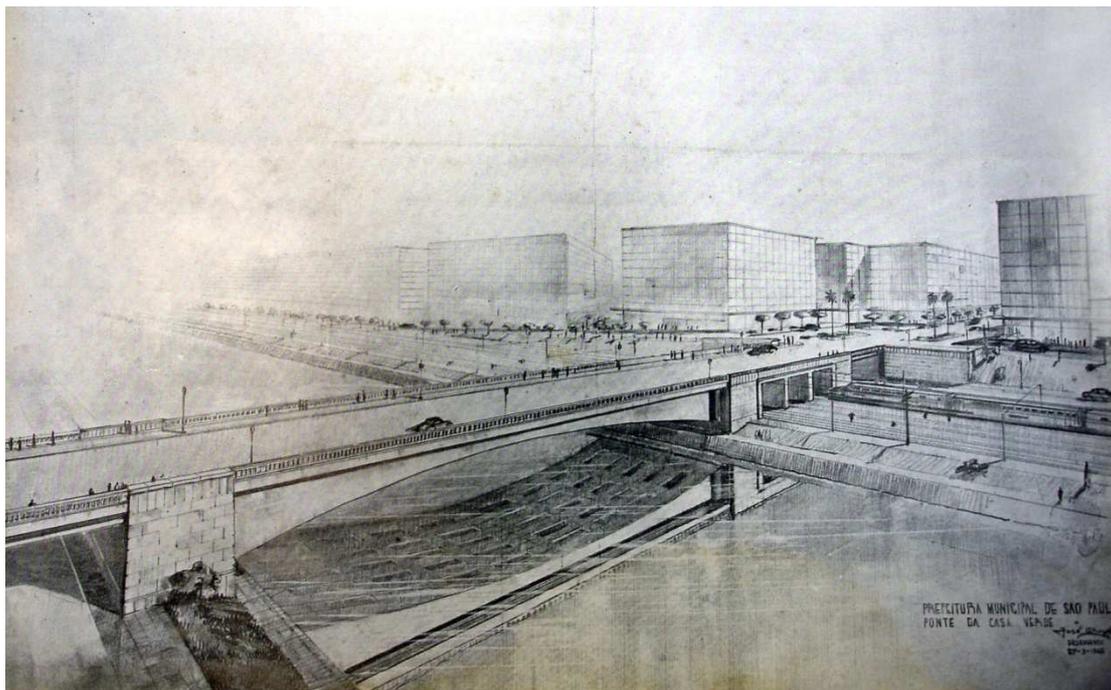


fig 46 - Perspectiva apresentando o rio Tietê e imediações da Ponte da Casa Verde.

Trata-se da região da próxima ponte imediatamente a oeste da Ponte Grande, entre o Bom Retiro, ao sul, e a Casa Verde, na margem norte do Tietê. Confira planta da proposta para a área na fig 45.

Fonte: MAIA. 1945.



fig 47 - Canalização do rio Tietê nas proximidades do Bom Retiro.

Fonte: MAIA. 1945.

A manutenção ou proposição de traçados pinturescos não se exclui da visão de Maia, como é visível em determinadas áreas verdes ao longo do Tietê e em outras praças, como a Chile, e parques, embora, como referido acima, ausentes dos locais com entorno densamente urbanizado ou quando se busque a criação de conjuntos monumentais.

Assim, notamos que do conjunto exuberante de praças, parques e parkways concebidos no sistema gestado em 1926 e proposto no Plano de Avenidas de 1930, pouco se consolidou ou se manteve como idéia. No centro, além do trabalho de remodelação e abertura de praças, houve a transformação do Parque do Anhangabaú em avenida de fluxo rápido e alterações no Parque D. Pedro II. Outras áreas verdes menores se realizaram pelos bairros, como praças e parques infantis. Tratando de espaços para a prática esportiva, menciona estes últimos e a construção do Estádio Municipal. Em relação à criação de parques urbanos se refere, além da área da Ponte Grande, apenas: ao Parque do Ibirapuera; ao Parque da Aclimação; ao da “Represa Velha” e ao Bosque Público, nos terrenos do Museu Paulista. E, dos parques municipais presentes na proposta de 1930, apenas o Parque do Ibirapuera e o Parque da Aclimação viriam a se concretizar. Muito pouco, considerando-se todo o percurso de constituição da idéia da necessidade de criação de parques urbanos na cidade, as elaborações iniciais de Maia e o acelerado processo de metropolização de São Paulo. Entre teoria e prática, os caminhos tortuosos da transposição do projetado à realidade se desvaneceram em realizações que se por um lado foram importantes para o cenário de debates urbanos e para a vida da cidade, por outro contribuíram de modo muito menos efetivo do que anunciado para a criação de áreas verdes no período.

4.2.3. OUTRAS PROPOSTAS

Entre o Plano de Avenidas e a publicação do livro *Os Melhoramentos de São Paulo*, há feitos importantes em sua trajetória. Dentre eles, destacamos a publicação, em 1933, de *Os Melhoramentos do Recife* realizada a partir do parecer que emitiu sobre o trabalho de Nestor Ernesto de Figueiredo para a cidade nordestina; o plano geral de remodelação a cidade de Campinas, do ano seguinte; a fundação, em 1935, junto com Anhaia Mello, da Sociedade Amigos da Cidade e a participação no júri sobre a Cidade Universitária.⁶⁰

Sobre o Recife destacamos que a cidade havia passado por distintos períodos reformistas e recebido propostas de vários urbanistas brasileiros com renomada projeção.⁶¹ Figueiredo, que havia apresentado sua proposta no IV Congresso Panamericano de Arquitetos (o mesmo que havia premiado o Plano de Avenidas de Prestes Maia), sofre críticas de vários profissionais e o

debate urbanístico se acirra com a chamada, pela Comissão do Plano da Cidade, de Washington Azevedo, Prestes Maia e, logo, de Atílio Correia Lima para opinar sobre a expansão de Recife. Ulhôa Cintra, em 1943, também desenvolve um estudo (fig 48) em que, retomando o proposto em São Paulo e as orientações de Maia para Recife, delimita um sistema radial-perimetral e um cinturão verde em torno a ela. Este último aparece como uma *parkway* contornando a área de expansão e conectando dois parques situados em suas extremidades. Atento à paisagem, seu projeto recupera a conexão entre o rio, as áreas verdes e as edificadas, usando os dois primeiros como instrumentos urbanísticos decisivos na definição da proposta. O rio, coerentemente com o que propôs para o Tietê, é tratado de modo pintoresco, sendo o eixo de uma faixa verde vinda do interior. Também na radial à direita do mapa, vê-se como indica o tratamento verde do seu percurso. Assim, a idéia de criação de canais verdes desde o entorno não urbanizado até o centro da cidade, difundida por Prestes Maia no Brasil em 1930 a partir de diversas referências internacionais, encontra-se esboçada neste estudo, ainda que de maneira tímida.

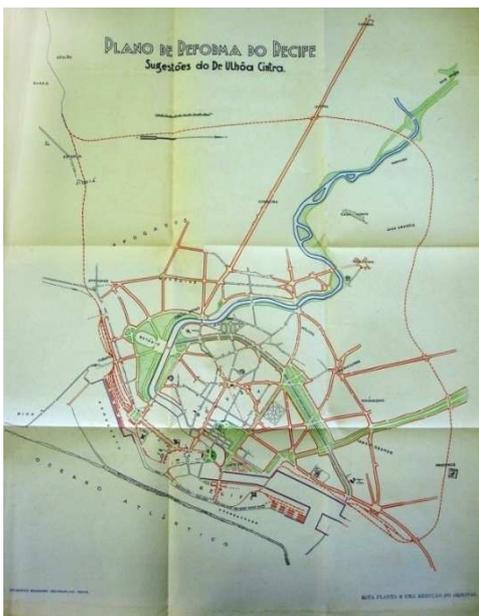


fig 48 - Plano de Reforma do Recife. Ulhôa Cintra, 1943.

Fonte: CINTRA. 1943.



fig 49 - Projeto geral de remodelação da cidade de Campinas, 1934-8.

Propõem-se praças e áreas verdes menores na área central e cinco grandes parques suburbanos conectados entre si por uma avenida e ao centro pelas radiais.

Fonte: BITTENCOUR 2002, p.135.

Campos ilustrou como Maia, trabalhando em contato com uma comissão para o desenvolvimento do plano de Campinas, de 1934 a 1938, (fig 49) propunha a sua expansão radial –perimetral, associado ao conceito das unidades de vizinhança.⁶² Em relação às áreas verdes, novamente se coloca o tema da criação de sistemas, em que no centro, de acordo com as verificações de Hénard, importa mais a quantidade de pequenos espaços que outros de grandes

dimensões. Estes, por sua vez, são propostos ao redor do núcleo central, na área de expansão, a distâncias equitativas do centro de onde seriam acessíveis através de radiais e estariam enlaçados entre si por uma extensa perimetral, em que se nota a filiação ao sugerido pelo francês para Paris e adotado por Maia no Plano de Avenidas.

Pouco ou nada conhecida até o momento é a viagem que faz Prestes Maia aos Estados Unidos em agosto e setembro de 1946, um ano antes de realizar o Plano Regional de Santos.⁶³ Ao visitar Washington, Nova York e Chicago, teve a possibilidade de verificar pessoalmente os trabalhos realizados pelos profissionais norte-americanos. Em pesquisa no acervo pessoal de Prestes Maia na Biblioteca Presidente Kennedy, em São Paulo, pudemos verificar em seu caderno de viagens alguns contatos institucionais de Maia nesta viagem, especialmente com o Cel Gilmore, do *Institute of Inter-American Affairs*,⁶⁴ situado na capital daquele país e fundado em 1942 como instrumento da política de boa vizinhança de Roosevelt; com o *Franklin Institute* e com o *Rockefeller Center*. Seu interesse pelas obras viárias se vislumbra ainda pelas visitas a *General Motors*, a Ford e a *American Road Builders*. Vale a pena mencionar ainda o encontro com Paul Lester Wiener e Josep Lluís Sert, no dia 13 de setembro, que haviam iniciado em 1943, com o projeto para a Cidade dos Motores no Estado do Rio de Janeiro, um amplo leque de trabalhos em países latino-americanos. (fig 50-51) Difícil é precisar o impacto destes contatos em sua obra, entretanto destacamos, para os objetivos desta tese, especialmente o encontro com Robert Moses. Este o levou pessoalmente pela cidade de Nova York para mostrar-lhe as obras realizadas, em que provavelmente se atentou para as grandes avenidas expressas, *parkways*, torres de edifícios, programas de remoção de favelas e parques realizados pelo colega, incluindo ainda uma visita a *Jones Beach*. Em virtude destes fatos e da análise da obra de Maia no pós-guerra, é certo pontuar que tanto o trabalho deste urbanista estadunidense, como as idéias de *Neighborhood-Units*, de criação de núcleos residenciais satélites e de plano regional passam a exercer maior influência em seus trabalhos, como veremos brevemente a seguir.

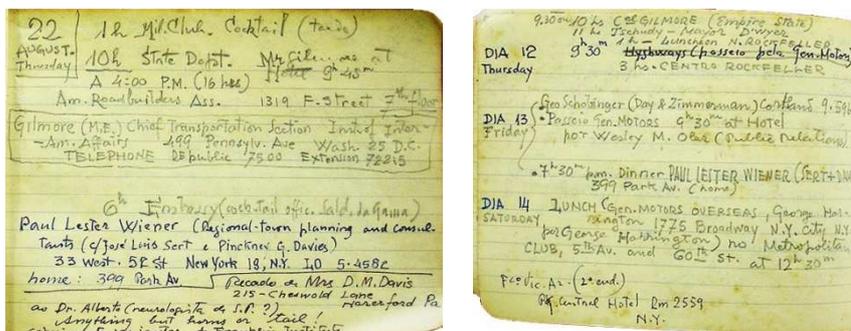


fig 50 - 51 - Folhas do caderno de viagem de Prestes Maia aos Estados Unidos.

Verifica-se os contatos com o *Institute of Inter-American Affairs*, através de Cel Gilmore e a programação do jantar com Wiener e Sert. Fonte: Acervo Prestes Maia /Biblioteca Presidente Kennedy.