

Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas

Vanderli Custódio*

Resumo

Este texto apresenta uma leitura crítica do urbanismo moderno (*progressista* e *culturalista*), de sua influência nos chamados primeiros urbanistas paulistas, bem como, das respectivas propostas e efetivas intervenções urbanas realizadas na São Paulo do final do século XIX até os anos 1940. Destaca-se o uso das várzeas dos rios Tietê e Pinheiros para a execução do Plano de Avenidas de Prestes Maia.

Palavras-chave: Urbanismo, Plano de Avenidas, Prestes Maia, rio Tietê, Geografia Urbana.

Abstract

This text introduces to a critical reading of modern urbanism (progressist and culturalist); and its influence on the formation of the denominated the first “paulists urbanists”; as its respective proposals and effective urban interventions realized in São Paulo, from XIX century to the years 1940. To be detached the Avenues Plan by Prestes Maia and the use of plain of Tietê river.

Key words: Urbanism, Avenues Plan, Prestes Maia, Tietê river, Urban Geography.

* Professora do Instituto de Estudos Brasileiros da USP, área de Geografia Humana (lili@uninet.com.br).

Introdução

Pretensioso e provocativo é elaborar um texto com críticas à atuação de importantes construtores da *forma* da cidade de São Paulo, mas provocar também é suscitar o debate na academia. Com tal intuito, foram buscadas as origens do urbanismo moderno, ressaltando os expoentes e as concepções que mais influenciaram os urbanistas em formação no Brasil, logo incorporados a órgãos do poder público, tornando-se executores de um conjunto de concepções do que seria uma cidade moderna. O principal sujeito desse processo, nas décadas de 1930 e 40, foi o famoso engenheiro Francisco Prestes Maia.

A formação do urbanismo moderno

Com *A origem das espécies* e suas teorias sobre a seleção natural e o evolucionismo, Charles Darwin (1809-1882) revolucionou as ciências naturais. Um de seus seguidores, E. Haeckel (1834-1919), a partir do conceito de ecologia – compreendido basicamente como a relação dos seres vivos com o ambiente inorgânico –, desenvolveu a teoria ecológica que possibilitou o surgimento da Escola de Chicago na década de 1920, criadora da ecologia humana¹ (cujos maiores expoentes foram Robert E. Park, Ernest W. Burgess e Roderick D. McKenzie). Chicago, como outras cidades norte-americanas do final do século XIX e início do XX, passava por grandes mudanças causadas pela industrialização e pela chegada de imigrantes.

Nos estudos da organização desse novo espaço urbano, foram utilizados conceitos tomados de empréstimo à biologia, como os de *competição*, *cooperação*, *dominação*, *simbiose* e *sucessão*, dentre outros. Pouco tardou para que se considerasse a cidade como um *organismo* que para funcionar bem, ou seja, estar sadio, precisaria ter suas partes (órgãos) desempenhando plenamente suas funções. Esse conceito escamoteia a complexidade da luta pelo poder no espaço urbano e referenda

¹ Marcela DELLE DONNE. **Teorias sobre a cidade**. 1979, p. 39-47.

postulados da teoria econômica clássica, como a *mão invisível*² da qual falava Adam Smith, e vai aparecer como pano de fundo em diferentes tipos de discurso e planos sobre a cidade no século subsequente.

Na Europa também havia uma nova realidade urbana na segunda metade do século XIX, ensejada pela industrialização capitalista que tomava de assalto as cidades pré-capitalistas. Surgiram grandes hotéis, lojas e prédios públicos, abriram-se avenidas, chaminés pontuavam a paisagem, operários se aglomeravam em moradias precárias e doenças alastravam-se. Tais mudanças também despertaram o interesse de vários críticos, fazendo inclusive surgir a sociologia positivista do francês Émile Durkheim, que logo ganhou mundo com a idéia de que a sociedade teria um padrão normal de funcionamento na base da cooperação e da solidariedade sob normas morais e jurídicas – o desvio seria considerado como patológico. Desse modo, as sociedades modernas do início do século foram definidas como doentes, pois estavam sujeitas a mudanças bruscas de conhecimentos e valores.

Vigorava uma idéia geral de desordem³ urbana e da respectiva urgência em ordená-la. Parecia passar despercebida a relação direta entre a ordem determinista (a do processo capitalista) e a ordem normativa (a da sociedade urbana que surgia naquele contexto). Todas as análises priorizavam o problema da moradia, da higiene física, da salubridade, da helioterapia, da circulação do ar, da existência de áreas verdes para conter os miasmas que atacavam os bairros operários muito próximos das fábricas e dos bairros burgueses.

Agrupando-se grosseiramente os discursos, pode-se identificar dois modelos: o dos *progressistas* e o dos *culturalistas*,

² Mark GOTTDIENER. **A produção social do espaço urbano**. 1997, p. 43.

³ Françoise CHOAY. **O urbanismo: utopias e realidade – uma antologia**, 1979, p. 139, onde a autora esclarece que Marx e Engels não falaram em *desordem* nem propuseram um modelo de cidade.

formadores da base do urbanismo⁴ que se constituiria em disciplina autônoma no início do século XX.

Os urbanistas progressistas – fazendo sua leitura da razão iluminista⁵ – demonstravam confiança na ciência e na técnica, viam o homem como um *homem-tipo* com *necessidades-tipo* possíveis de serem atendidas por *soluções-tipo*. No espaço urbano isso se materializaria em habitações coletivas ou individuais separadas por espaços abertos, vazios e áreas verdes – numa classificação e separação das funções de trabalho, habitação, lazer e numa preocupação estética com as linhas retas. A homogeneidade obedecia uma lógica padrão que era sinônimo de ordem, uma ordem positivista que levaria ao progresso. Em verdade, buscava-se assegurar as condições gerais de produção capitalista de forma autoritária, como bem explicita Choay (1979: 10 e 11): “o autoritarismo político de fato, que dissimula, em todas essas propostas, uma terminologia democrática, está ligado ao objetivo comum, mais ou menos bem assumido, do rendimento máximo”.

Um parâmetro para alguns princípios progressistas foi, sem dúvida, o trabalho efetuado pelo barão George Eugène Haussmann em Paris, quando esteve à frente do posto de *Préfet de la Seine*, entre 1853 e 1870. O barão concebia o espaço urbano como um organismo⁶ que deveria operar com funcionalidade. Para tanto,

⁴ *Ibid.*, p. 2. “Este termo deve ser antes definido, pois está carregado de ambigüidades. Absorvido pela linguagem corrente, designa através dela tanto os trabalhos do gênio civil quanto os planos de cidades ou as formas urbanas características de cada época. De fato, a palavra ‘urbanismo’ é recente. [...] remonta a sua criação em 1910. [...] Corresponde ao surgimento de uma realidade nova: pelos fins do século XIX, a expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico, e por sua pretensão científica.”

⁵ A respeito deste assunto, ver Sérgio P. ROUANET. **As razões do iluminismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

⁶ Cabe lembrar que mesmo antes da constituição da Escola de Chicago e do desenvolvimento da ecologia humana ou da ecologia urbana, *evolucionistas* empregavam, nas mais diversas áreas do conhecimento,

valeu-se de demolições, abrindo grandes avenidas em linha reta, urbanizando, saneando extensas áreas, deslocando os menos favorecidos para a periferia, construindo edificações públicas, renovando e ampliando os serviços públicos de esgoto, iluminação, hidráulica e transporte. Visava, sobretudo um sistema de circulação e aeração eficientes.⁷

Os urbanistas *culturalistas* também demonstravam uma preocupação com o verde, com a preservação da natureza na cidade, com a higiene e a limpeza, mas em outros aspectos diferiam do primeiro modelo em quase tudo. As cidades deveriam voltar a ter limites precisos – tal como as *urbes* medievais –, as ruas tortuosas, a topografia e as linhas assimétricas deveriam ser mantidas. Nada de padrões e protótipos. A população deveria ser descentralizada e adensada apenas em alguns pontos, como em prédios comunitários e culturais. Exaltavam o conceito de cultura em contraposição ao de progresso – sem dúvida um avanço político, mas de alcance reduzido por uma visão nostálgica e romântica que teimava em negar o presente. O maior expoente dessas idéias foi o austríaco Camillo Sitte (1843-1903).

É mister esclarecer que ambos os modelos apareceram de forma mista nos planos e projetos urbanísticos suscitados mundo afora. Uma crítica pertinente a ambos diz respeito ao fato de tratarem a cidade apenas como uma coisa ou objeto – ou organismo – desvinculado de um processo social.⁸

Na cidade industrial que surgia, a destinação indevida das águas usadas, ao causar doenças, fez a questão da salubridade se transformar em grande preocupação e aparecer como tal nos discursos dos poderes políticos, da burguesia dominante, dos *progressistas* e dos *culturalistas*. Tornou-se uma questão primordial. Porém, apesar de uma legítima preocupação sanitária,

termos advindos das teorias de Darwin. Um exemplo é o barão de Haussmann, que, por volta de 1850, considerava a cidade como um organismo.

⁷ Françoise CHOAY. *Op. cit.*, p.243.

⁸ Sobre esse assunto, ver David HARVEY. **A justiça social e a cidade.**

outro objetivo era o de assegurar a circulação, aspecto fundamental para a economia industrial capitalista. Era preciso sanear para melhor circular as mercadorias, a burguesia⁹ e as idéias. Idéias essas que focalizavam o novo fato urbano na Europa e nos Estados Unidos e que não tardaram a chegar em São Paulo.

Principais influências do urbanismo moderno em São Paulo

Grosso modo, essas discussões chegaram no mesmo período em que a cidade de São Paulo passava por profundas mudanças ensejadas pela economia cafeeira. A burguesia fazia turismo e/ou estudava no exterior e de lá importava as novidades. As influências se fizeram mais concretas com a inauguração da Escola Politécnica, em 1893, constituída por um corpo docente inicialmente composto por professores europeus portadores de um conhecimento que passaria a ser exercido pelos engenheiros-arquitetos formados em São Paulo. Observe-se que não se falava em urbanistas. Aliás, a palavra urbanismo começou a constar na literatura em 1911, mesmo ano em que foi introduzida no Brasil por Victor da Silva Freire, num discurso proferido naquela instituição.¹⁰

No primeiro escalão do que se poderia chamar de urbanistas paulistas – cujas práticas marcariam a cidade até os anos 1960 –, tem-se o próprio Victor da Silva Freire (1869-1951), João Florence de Ulhôa Cintra (1887-1944) e Francisco Prestes Maia (1896-1965). Em um segundo escalão, encontram-se Arthur Saboya e Saturnino de Brito, este último mais sanitarista do que urbanista propriamente dito. As idéias mais influentes foram as de Camillo Sitte (1843-1903), Joseph Stübben (1845-1936) e Eugène Alfred Hénard (1849-1923).¹¹

⁹ Henri LEFEBVRE. **O direito à cidade**. 1979, p. 44-45.

¹⁰ José Geraldo SIMÕES JR.. **O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo**. 1990, p. 8.

¹¹ *Ibid.*, p. 134.

O austríaco Camillo Sitte foi radicalmente contra as linhas retas, a monumentalidade das edificações, sua padronização e simetria. Considerado retrógrado, apregoava o retorno às praças fechadas medievais, tendo se desinteressado pela questão da circulação.

Joseph Stübben foi um importante urbanista alemão que pensava a expansão urbana em termos de circulação, higiene, estética e edificações. Sua ênfase recaía sobre a questão dos fluxos e dos transportes. Preocupou-se com a análise das artérias radiais, as mais importantes para o movimento centro-periferia e vice-versa. Tais radiais partem do centro, dividem a cidade em setores e aumentam de largura ao distanciar-se dele, além de exigirem a construção de artérias secundárias. Perpendicularmente às principais radiais seriam traçadas artérias circulares (anéis) como forma de promover a integração entre os vários setores.¹² Para garantir a higiene urbana, quatro aspectos seriam fundamentais: defender o solo contra as águas superficiais e subterrâneas, garantir o abastecimento de água potável, assegurar o serviço de tratamento de esgotos e uma boa insolação nas edificações. Esteticamente, priorizava o uso das linhas retas e reservava o uso das linhas curvas somente para quando houvesse necessidade.¹³

Eugène Hénard foi um arquiteto e urbanista francês que, por intermédio de sua Teoria Geral da Circulação, influenciou decisivamente as práticas urbanísticas em São Paulo. Concebeu o *perimètre de rayonnement* (perímetro de irradiação),¹⁴ constituído

¹² Vale mencionar que um florentino denominado Filarete, no século XV, “foi o primeiro a conceber para sua cidade ideal, que ele chamou de Sforzinda, um plano radioconcêntrico. Seu desenho tem a forma de uma estrela com oito pontas, portanto um polígono de 16 lados, com 16 ruas radiadas que convergem para a praça central onde está edificado o palácio do soberano. A este conjunto se acrescentam praças secundárias e uma grande rua formando um anel.” Ver Jean-Louis HAROUEL. **História do urbanismo**. 1990, p. 45.

¹³ José Geraldo SIMÕES JR. *Op. cit.*, p.13-14.

¹⁴ *Ibid.*, p. 16.

por um circuito interceptador do fluxo pesado, que seria redistribuído por ruas secundárias antes da convergência de vias de penetração e irradiação para o centro da cidade.

As influências desses estudiosos, bem como da Escola de Chicago, fizeram-se materializar nas *formas* urbanas criadas por agentes públicos e privados na cidade de São Paulo.

A atuação do poder público em São Paulo

O poder público municipal foi sem dúvida o principal agente das transformações ocorridas no período. Dele partiram os principais projetos para a cidade. Diferenciando as responsabilidades municipais das provinciais, até 1891 as obras públicas da Prefeitura eram submetidas à Assembléia Provincial, encarregada de autorizá-las e de fornecer os recursos financeiros.¹⁵ Com a Constituição Federal de 1891, separaram-se as atribuições dos municípios e as dos estados, o que consolidaria um setor de obras públicas municipal, embora os recursos ainda proviessem do Governo do Estado de São Paulo – arrecadador do imposto predial da cidade.

A questão sanitária, então premente, teve seus primeiros regulamentos justamente na Constituição 1891, em que a saúde pública aparecia como responsabilidade do governo em suas áreas correlatas.¹⁶ Em 1892, foi organizado como órgão da Secretaria do Interior o Serviço Sanitário do Estado¹⁷, que recebeu vultuosos investimentos para atuar nas áreas prioritárias para a economia agroexportadora, como as cidades de São Paulo, Campinas e Santos. Enfim, era necessário garantir as condições gerais de produção do café e a reprodução social da força de trabalho. Foi nesse contexto que o Governo do Estado de São Paulo incorporou

¹⁵ *Ibid.*, p. 60-61.

¹⁶ Emerson Elias MERHY. **O capitalismo e a saúde pública: a emergência das práticas sanitárias no Estado de São Paulo**. 1987, p. 69.

¹⁷ *Ibid.*, p. 72. Serviço que foi reformulado várias vezes: em 1893, 1896, 1906, 1911, 1917 e 1925.

os discursos higienistas, estabeleceu uma política sanitária e assumiu os serviços.

Muitas atribuições ficaram coincidentes, mas especificamente as obras referentes ao abastecimento de água, proteção aos mananciais, serviços de esgotos, normas sanitárias para as edificações, saneamento das várzeas e construção de prédios públicos ficaram a cargo do Estado. A Prefeitura, em 1892, criou a Intendência de Obras Municipais para cumprir a contento suas tarefas de fazer um levantamento da planta cadastral da cidade, elaborar um mapa de alinhamento das edificações, realizar abertura de ruas e serviços que necessitassem da direção de um engenheiro. Essa intendência, em 1896, criou uma Comissão Técnica de Melhoramento da Cidade, encarregada de executar um Plano Geral da Cidade; além de, em 1900, criar uma Diretoria de Obras Municipais, da qual Victor Freire ficou encarregado até 1926, quando foi sucedido por Ulhôa Cintra e Prestes Maia, respectivamente.

Da necessidade em atender o volume de obras, cada categoria – arruamento, água, iluminação – ficou a cargo de um empreiteiro especializado que, segundo Simões Jr (1990:46),

mais tarde, associado ao capital estrangeiro vai tornar-se em empresa ou companhia e que virão a partir de então a desempenhar um papel preponderante na organização do espaço urbano, impingindo neste a sua lógica e o seu interesse particular de ocupação, contrapondo-se muitas vezes à lógica do Estado.

Outros agentes surgiram com grande poder de intervenção urbana, como as companhias de estradas de ferro *Light and Power Co.* e Companhia *City*. Enfim, os interesses dessas empresas esgotavam-se na lógica do lucro fácil.

Sob o poderio desses agentes públicos e privados, bem como das concepções urbanísticas antes referidas, vários planos, projetos, obras, leis, órgãos e plantas foram criados para São Paulo. Por exemplo, em 1897 foi feita a Planta Geral da Cidade de São Paulo, concebida com o objetivo de servir de base para intervenções

futuras. Portanto, anunciava os pressupostos do urbanismo. Nela constava a proposta de uma avenida circular na cidade.¹⁸ Com o término do Teatro Municipal, em 1911, as atenções voltaram-se para o Vale do Anhangabaú, alvo do que se pode considerar como o Primeiro Projeto Urbanístico de São Paulo, de autoria de Victor da Silva Freire, que não chegou a ser implantado. Em 1922, Fonseca Rodrigues, docente da cadeira de Portos, Rios e Canais da Escola Politécnica, fez um projeto de regularização da vazão do rio Tietê, que foi reprovado. Em 1923, foi feita nova proposta para a regularização do canal do Tietê, de autoria de Ulhôa Cintra, não realizada a contento. O que chama a atenção é a defesa incondicional das áreas verdes ao longo do canal dos rios. Entre 1924 e 1926, Ulhôa Cintra e Prestes Maia, em quatro artigos publicados no Boletim do Instituto de Engenharia (outubro de 1924/junho de 1926), propuseram a construção do Perímetro de Irradiação e das vias radiais.

Ambos fizeram uma análise da situação da cidade quanto à necessidade de circulação, concluindo pela adequação das propostas de Stübben, alegando que desde a fundação de São Paulo partiam caminhos esboçadores do modelo das radiais e que a cidade tenderia a crescer conforme esse esquema. Associada ao modelo radial, apareceria a idéia de Hénard: circunscrever a área central com um anel. Nessa linha de pensamento, Ulhôa Cintra propôs o Perímetro de Irradiação, cuja forma de elipse evitaria gastos elevados por conta dos acidentes topográficos, tendo um eixo maior orientado no sentido norte-sul, com as medidas muito aproximadas do eixo proposto por Hénard para os planos elaborados em Berlim e em Moscou.¹⁹

Em 1926, Saturnino de Brito lançou o melhor projeto já feito para a regularização do rio Tietê. Também marcado por um dos princípios do urbanismo moderno – tal como os anteriores –, o de ocupar as margens dos rios com parques, praças e lagos. Em 1930,

¹⁸ *Ibid.*, p. 66.

¹⁹ Benedito L. de TOLEDO. **Prestes Maia e a origem do urbanismo moderno em São Paulo**. 1996, p.123.

a Prefeitura solicitou a elaboração do Mapa Topográfico do Município de São Paulo, o que foi feito pela empresa SARA BRASIL S/A nas escalas 1:20.000 e 1:5.000, pelo método *Nistri* de aerofotogrametria. O material resultante foi de excelente qualidade, sendo utilizado como base para os futuros projetos urbanísticos.²⁰

Prestes Maia e o Plano de Avenidas

Também em 1930, foi proposto por Prestes Maia²¹ o principal projeto do período, o Plano de Avenidas, que consistia basicamente no seguinte: um perímetro de irradiação envolvendo a Praça da Sé, o Parque D. Pedro II, o Vale do Anhangabaú e a Praça da República. No sopé do Pátio do Colégio seria criada a Praça da Estrela, rodeada de avenidas (como a criada em Paris por Haussmann), da qual ainda sairia um túnel até o Vale do Anhangabaú. O *Sistema Y* compreendia a construção das atuais avenidas 9 de Julho e 23 de Maio com a Av. Prestes Maia-Av. Tiradentes, correspondendo à haste do *Y*. Levava ainda em conta a remodelação do Parque do Anhangabaú, a reconstrução dos Viadutos do Chá e de Santa Ifigênia, a construção do conjunto Sé-Palácio-Estrela, na Rua 25 de Março, para onde algumas radiais convergiriam. Preconizava a abertura de novas vias radiais e a remodelação das já existentes, tendo agido sobre as Ruas Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias, a Av. Anhangabaú Inferior, a Av. Tiradentes e a Rua Voluntários da Pátria, ao norte; as Avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia, para nordeste; as Avenidas do Estado e Dom Pedro I, para sudeste; as Ruas da Liberdade, Domingos de Moraes e Brigadeiro Luís Antônio, para o sul; a Rua da Consolação e a Av. Rebouças, para sudoeste; a Av. São João, a Rua das Palmeiras e a Av. Água Branca, para oeste. Quanto à

²⁰ *Ibid.*, p.114.

²¹ Francisco PRESTES MAIA. **Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo**. 1930. Obra com a menção de muitos nomes de urbanistas e projetos de cidades de países europeus e dos Estados Unidos. Ver também Benedito L. de TOLEDO. *Op. cit.*, p. 127-225.

implantação de perimetrais, a primeira linha perimetral seria a do Perímetro de Irradiação, a segunda seria a formada pelo caminho das ferrovias a ser removido para as margens do rio Tietê e a terceira, pela implantação de um circuito de *parkways* formado pelas vias marginais Tietê e Pinheiros, interligando os parques da cidade. Ensejava também a manutenção e a remodelação dos Parques do Ipiranga, D. Pedro II e da Independência, a canalização do rio Tietê – para aproveitá-lo para a circulação viária, ferroviária, navegação e lazer –, a destinação de suas margens de um lado para as estradas de ferro e de outro para as residências e passeios e ainda para áreas industriais, a canalização dos rios Pinheiros e Tamanduateí e a unificação das várias linhas ferroviárias existentes em estação única, na altura da Ponte Grande, que seria remodelada com a construção de um monumento e de um parque esportivo nas margens do rio.

Fez ainda muitas considerações gerais, por exemplo, sobre transporte coletivo, arruamentos, zoneamento [*zoning*], política de terras públicas, quarteirões, habitações populares, aeroportos, portos fluviais, descentralização das atividades com a implantação de centros secundários, conquista e urbanização das várzeas do Tietê.

Desse último aspecto, vale ressaltar que Prestes Maia (1930:130) considerava as *duas avenidas fluviais* como possibilidades estéticas e utilitárias²²:

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 municípios. Assim considerada, e não como mera obra de drenagem, a canalização pode tornar-se um elemento importante de urbanização. Que não possamos daqui a 30 anos repetir o crítico portenho e, em vez de *terrenos*

²² Apesar de truncar a leitura optou-se por manter a grafia original. N. da autora.

ganados al rio, dizer: possibilidades perdidas para São Paulo.

Mais adiante, o engenheiro admite estar primordialmente preocupado com a circulação. Por isso propõe essas duas vias, pois considera as várzeas e as faixas de estrada como áreas propícias para a descentralização industrial da cidade.

Grosso modo, seu projeto constituía-se pela implantação do modelo radial-perimetral, formado por três circuitos: 1) o do Perímetro de Irradiação; 2) o das vias férreas transferidas para as marginais, tendo seus antigos leitos transformados em avenidas; 3) o circuito de *parkways*, em que a avenida mais importante é a Tietê. São esses os principais elementos estruturadores do Plano de Avenidas. Os dois últimos dizem respeito diretamente ao uso das várzeas.

Sobre o segundo circuito, escreve Prestes Maia (1930):

é idéa antiga a da passagem das linhas [férreas] ao longo do Tietê e quando a actual Commissão do Tietê elaborou o projecto definitivo do canal, lançou na margem direita, parte acompanhando e parte afastando-se até o sopé de Sant'Anna, uma linha industrial. Vamos mais longe propondo a remoção de todas estradas para a margem do rio [...] (p. 154-155).

Quanto ao terceiro circuito perimetral, na verdade um circuito radial-perimetral, ele teria 52 quilômetros de extensão, diametral 14, num total de 66 quilômetros (p. 128). Justificando-o, o autor diz que é uma orientação americana, moderna e feliz a de ligar entre si os parques duma cidade por meio de avenidas amplas que conservam alguns caracteres que lembram os parques, tais como arborização, ajardinamento, casas afastadas, etc. (p.122). Parecia buscar-se o padrão dos subúrbios norte-americanos. Continuando:

elle foi idealizado porque a maior parte do seu percurso decorre naturalmente de melhoramentos projectados, em especial da canalização dos rios. Elle 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. O circuito é constituído em grande extensão pelas avenidas marginaes do Tieté; sobe o curso do Pinheiros, da foz até o ribeirão do Matadouro (Cortume ou Sapateiro), pelo qual attinge a invernada de Ibirapuera. Continua pela avenida Aracy e depois por uma rua nova até o parque das cabeceiras do Ypiranga. Toma aproximadamente o caminho do Cursino, sobre o divisor do Ypiranga e do Tamanduatehy; acompanha o correço do Sacoman, transpõe os trilhos da ingleza; aproveita-se de pequeno trecho da radial av. Wilson ou dos Estados, segue o correço da Móoca, transpõe a collina de Villa Prudente com curvas que o seu character de parkway admite, e desce o valle do Tatuapé até a confluência com o Tieté (p. 122-123).

Repare-se a constante referência hidrográfica no descrever do percurso, ou seja, uma associação persistente até os dias atuais em São Paulo entre rios e vias públicas. Repare-se também que, como se deixou de falar em saneamento, a ênfase passou a recair sobre as avenidas:

As Avenidas dos Estados, Independencia e Thereza Cristina podem ser consideradas como um parkway diametral do circuito. O systema completo teria a forma dum O e englobaria os parques do Pary, Pedro II e da Independencia. (p.123)

Especificamente a Avenida Tietê [...] margea, de ambos os lados o rio canalizado. A margem direita ficando reservada ás vias férreas, á direita (*sic*) [o correto seria “á esquerda”] cabe acolher a circulação de luxo e receber consequentemente tratamento [calçamento, arborização, iluminação, etc.] apropriado. Presentemente a largura total prevista entre alinhamentos é de 204 metros a jusante e de 180 a montante da Ponte Grande. Não possuímos, como as bellas cidades européias, fortificações e muralhas que proporcionem rings espaçosos pela simples demolição. Em troca deu-nos a natureza os dous rios que banham a cidade, dos quaes é mistér tirar o melhor partido. O pensamento dos

technicos municipaes foi consubstanciado nos pareceres do diretor de obras e do engenheiro Ulhôa Cintra [...], que modificou nalguns pontos o projecto²³ [de retificação do rio Tietê] para attender a novas circunstancias e que realiza as desapropriações. Quanto ao Pinheiros os estudos acham-se a cargo da Light grande interessada no seu regimem e que provavelmente executará as obras. A concessão obriga-a a reservar uma faixa de 40ms. para uma avenida. Ainda neste caso a Prefeitura não pode deixar de acompanhar os estudos, que não são de mera hydraulica, pois as condições de situação e grede apontam o rio como diretriz duma arteria importante, utilizavel para trânsito rapido e parkway. (p. 128) (Grifos nossos)

Sintomática a inversão de que a natureza teria dado os rios para a cidade, pois o rio existia antes da cidade. A única preocupação com relação aos trabalhos da Light era no sentido de garantir a construção das vias marginais pela empresa, como fora acordado em contrato. Ainda com respeito às *parkways*, diz que o traçado por ele proposto assemelha-se ao feito pelo urbanista inglês Barry Parker²⁴, quando esteve por São Paulo:

Mas este, se não nos enganamos, desejava uma ampla faixa de verdura, ao passo que nos limitamos a uma largura menor e preocupamo-nos mais com a circulação [...]. E' desejavel aos circuitos principaes o character de arteria semi-rapida e, em alguns trechos, de arteria rapida. E' o que succede em particular ao longo dos rios, onde as pontes podem passar sobre a via rapida. (p.130-131). (Grifo nosso)

Considerou um engano se manter grandes extensões de áreas verdes nas marginais, pois deveriam ser utilizadas para a circulação, como se esta fosse a única possibilidade de uso urbano

²³ Foram mudanças significativamente nefastas para a cidade no que diz respeito às enchentes: redução da largura do canal proposto por Saturnino de Brito, eliminação das áreas verdes e dos *casulos* [um tipo de reservatório], dentre outras reduções.

²⁴ Um dos pais da cidade-jardim inglesa, em tempo, diferente da francesa. A primeira seria *progressista*, e a segunda *culturalista*.

e moderno para a rede natural de drenagem. Em verdade, uma postura menos técnica, elitista e personalista, menos submetida aos interesses fundiários e a um ideário modernizador enviesado e mais preocupada com a população, teria garantido a *ampla faixa de verdura* como área de lazer, fazendo, inclusive, com que os impactos das inundações nos fundos de vale fossem menos intensos nos dias atuais.

Especificamente sobre o metrô, Prestes Maia assinalou:

Convem observar que não queremos participar da controversia que entre nós as recentes propostas da Light provocaram, permanecemos no campo estritamente tecnico e urbanístico. Apontamos simplesmente a necessidade de obter uma coordenação mais ou menos completa, ou, pelo menos, de nada assentar que a venha [a cidade] futuramente dificultar. (p. 267).

Desse modo, propôs o adiamento do metrô, pois ele iria valorizar áreas do centro onde ruas deveriam ser futuramente alargadas. Isso seria custoso aos cofres públicos na hora de desapropriá-las para demolição. Desconsiderou exatamente o seu oposto: preservar o centro histórico. Era a visão modernizadora do *arrasa quarteirão*, tão marcante em Haussmann.

Prestes Maia teve chance de colocar em prática suas idéias quando esteve à frente da Prefeitura, de 1938 a 1945²⁵: quase todas as radiais foram implantadas e as perimetrais estavam em construção, mas deixaram de ser executadas a transferência das ferrovias para as margens dos rios, a estação ferroviária unificada na Ponte Grande e a Praça Estrela.

Com o predomínio da ideologia do urbanismo *progressista*, tida como sinônimo de *modernização* e *modernidade* nos trópicos atrasados, os sucessores de Prestes Maia, independentemente de sua vertente política, levaram adiante seus projetos viários – a

²⁵ Justamente o período que corresponde ao Estado Novo, quando o prefeito das cidades passou a ser indicado pelo presidente Getúlio Vargas.

construção das vias marginais dos rios Tietê e Pinheiros adentrou pela década de 1960.

Considerações finais

Desse meio século de urbanismo em São Paulo, pode-se dizer que os planos e intervenções se fizeram sentir sobretudo nas áreas centrais e nas várzeas: houve a implantação de áreas de lazer e recreação concretizadas nos parques, nos passeios públicos, no ajardinamento e *aformoseamento* das praças. Implantaram-se serviços públicos de abastecimento de água, coleta de esgotos, iluminação pública, transportes coletivos, circulação, limpeza e segurança pública. Construíram-se prédios públicos e, para tanto, demoliram-se casas, igrejas e lojas. Houve uma preocupação com a salubridade, executando-se vários aterros, canalizando córregos e iniciando-se a retificação dos rios Tamanduateí, Pinheiros e Tietê. Para a periferia inexistiam projetos.

É possível caracterizar as atuações do período como as de um (pré-)urbanismo de concepção *sanitário-viário*, pelo menos até meados da década de 1920. Entretanto, progressivamente predominou o aspecto viário sobre o aspecto sanitário, como se observou por ocasião da implantação do Plano de Avenidas. Houve uma mescla dos modelos *progressista* e *culturalista* de urbanismo moderno. Em Prestes Maia, por exemplo, é inegável a influência de Haussmann, mas também de Hénard, Stübben e mesmo de Camillo Sitte, entre outros, resultando pobremente no que se poderia denominar como um *urbanismo perverso*, pois um dos princípios do urbanismo moderno, tanto do ponto de vista dos *progressistas* quanto daquele dos *culturalistas*, era a incorporação das várzeas ao espaço das cidades, ocupando-as com parques, áreas verdes e lagos. Isso com a inclusão de vias. Desta maneira, Prestes Maia foi pernicioso para a qualidade do meio ambiente urbano²⁶ de

²⁶ Inegável foi a contribuição sanitária de tais obras para a cidade, mas, contraditoriamente, inegável também os problemas que suscitaram por conta do tipo de opção técnico-política levada a efeito.

São Paulo quando aprovou e implantou o projeto de retificação de seu amigo Ulhôa Cintra, revisor, em 1937, do Projeto de Saturnino de Brito, que reduziu em muito a largura do canal e eliminou as áreas verdes das quais havia sido ferrenho defensor no seu próprio projeto de 1923.

É nítida a importação de idéias urbanísticas estrangeiras²⁷ acompanhadas dos atributos de *modernas* e *científicas*, sobretudo nas propostas de Ulhôa Cintra e Prestes Maia, e a persistência em implantá-las, mesmo sendo inadequadas ao sítio e à cidade existentes. Um exemplo disso é a visão uninuclear da cidade presente nas propostas viárias, mas que sequer era válida para a São Paulo de 1900, cuja área central se dividia em Praça da Sé e Praça da República, ou seja, a cidade já se apresentava polinuclear. Todavia, persistiu-se na idéia de um modelo concêntrico.

Percebe-se como foram colocadas em prática concepções pessoais de cidade conforme o ponto de vista teórico e ideológico do engenheiro encarregado das obras públicas. Assim, propostas surgidas para uma São Paulo do final do século passado, como o Perímetro de Irradiação, foram implantadas nas décadas de 1940 e 1950, época em que a cidade veio a se tornar uma metrópole. Tais propostas estavam de acordo com a visão pessoal urbanística, por exemplo, de Prestes Maia, rebatedor do que confrontasse seu Plano de Avenidas, tal como as linhas de metrô propostas pela Light. Esse adiamento do metrô – em funcionamento em Buenos Aires desde 1913 – trouxe também comprometimentos ao meio ambiente urbano de São Paulo, pois

²⁷ É preciso esclarecer não se tratar de xenofobia ou do *anticolonialismo irracional* apontado por Sérgio P. ROUANET, pois, como escreve o autor, “importa pouco se as teorias são ou não nacionais: se elas forem nacionais e conservadoras, darão acesso a um Brasil com palmeiras, mas sem luta de classes; se forem estrangeiras mas críticas, darão acesso a um Brasil cheio de contradições e, portanto, como algo a ser transformado, o que não impede que os buritis continuem ondeando ao vento” *Op. cit.*, p. 129.

sobrepondo-se a uma cidade que já tinha 180km² de espaços loteados, (ainda que apenas 30% estivessem ocupados) as avenidas do Plano viabilizavam-se a partir da utilização dos únicos espaços cuja apropriação dependia de uma socialização de investimentos, a ser agenciada pelo Poder Público: as várzeas inundáveis. O fato de que as obras jamais precederam a ocupação e valorização de seus entornos, aliado ao profundo respeito aos interesses fundiários (consagrado no Código de Obras, Código de Águas, etc.) condicionaram o perfil desses projetos. No caso de córregos e rios ‘menores’, ganhou-se espaço diretamente sobre seus leitos, canalizados em galerias fechadas, sobre as quais se implantaram as vias de circulação; no caso do Tietê, Pinheiros e Tamanduateí tratou-se do aprofundamento dos canais através da definição de secções que garantissem o escoamento das vazões máximas previstas e construíram-se avenidas marginais junto ao limite dos canais, liberando-se as várzeas para a urbanização²⁸ (São Paulo, 1990).

Estamos longe de afirmar que a construção do metrô substituiria as vias marginais. Entretanto pode-se dizer com certeza que a circulação na São Paulo atual seria diferente. Também não se trata de simples condenação da construção das vias, mas de afirmar a existência de conhecimento e propostas para uma incorporação menos nociva dos rios à cidade. A própria dinâmica natural do ritmo das cheias e a convivência da cidade com as várzeas revelava ser prudente manter distância ou aproximar-se com referendada cautela do espaço das águas.

Em verdade, viu-se que a atuação do poder público se marcava por um enfoque sobre a cidade *forma*, como se ela fosse apenas uma maquete, um objeto de arte, uma criação pessoal. Sem dúvida, quando se pensa na resolução de problemas urbanos, o primeiro impulso é a realização de obras, a atuação sobre a *forma*. Além disso, a realização de obras constitui exatamente o que é

²⁸ SÃO PAULO (Munic.). **O Plano Diretor 1990**: 1ª versão. São Paulo: SEMPLA, 1990, p. 5.

mais exigido pela população junto aos órgãos públicos de gestão. No entanto, é preciso lembrar que, sendo o espaço uma produção, um meio e uma condição social, uma ação sobre a *forma* afeta o *processo* e vice-versa. Isso provocará impactos no presente e no futuro sobre todos os estratos socioespaciais, de formas diferenciadas, obviamente. O mesmo raciocínio vale para o espaço, sobretudo para o espaço urbano.

Estamos mais longe ainda de menosprezar o trabalho de Prestes Maia. Porém, até onde os problemas atuais com a circulação e com a rede de drenagem provêm da opção viária feita por ele? De fato as práticas sanitárias de todo esse período acabaram por piorar o que se queria resolver,²⁹ pois ao sanear as áreas centrais, sobretudo as colinas intermediárias onde ficavam os bairros residenciais da burguesia, e negligenciar as áreas varzeanas e os bairros pobres nelas localizados – que recebiam os despejos de toda a cidade –, acabou-se por comprometer a qualidade das águas dos rios. Aliás, comprometimento esse ocorrido de várias formas. Uma prática iniciada aí, que persistiu até os anos 1970, foi a utilização de lixo como material de aterro das várzeas.³⁰

Grosso modo, o período marca a lógica da defesa dos interesses econômicos e dos valores estéticos e ideológicos da burguesia cafeeira em transição, no final do período, para o início da lógica da burguesia industrial – *moderna* –, reforçada com a atuação das empresas automobilísticas que se imporiam nas décadas seguintes.

Finalmente, é mister ressaltar que Prestes Maia fez *escola*, pois a prática da retificação, canalização e construção de avenidas em fundo de vale ou sobre o leito dos rios predomina até nossos

²⁹ Nem tão curiosamente assim, pois a prática da dominação da dimensão natural pela dimensão técnica, para viabilizar a produção e circulação industrial capitalista, deu-se em todo o mundo *moderno*. O que houve em São Paulo e no Brasil não foi exceção. As consequências dessa visão e dessa prática resultaram na atual questão ambiental, muito complexa na sua escala urbana.

³⁰ SÃO PAULO (Munic.) *Op. cit.*, p. 3.

dias, com todos os efeitos negativos conhecidos – o mais destruidor deles são as inundações.

Referências bibliográficas

BRITO, Saturnino R. de. Melhoramentos do Rio Tietê em São Paulo: **Relatório**. São Paulo: Seção de Obras d’ “O Estado de São Paulo”, 1926.

CHOAY, Françoise. O urbanismo: utopias e realidade – uma antologia. São Paulo: Perspectivas, 1979.

DELLE DONNE, Marcela. **Teorias sobre a cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1979.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1997.

HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990.

HARVEY, David. **Justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos Ltda, 1979.

MERHY, Emerson E. **O capitalismo e a saúde pública: a emergência das práticas sanitárias no Estado de São Paulo**. Campinas: Papirus, 1987.

OSTROWSKY, Maria de S.B. **Urbanização e controle de enchentes: o caso de São Paulo, seus conflitos e inter-relações**. 1991. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

PRESTES MAIA, Francisco. **Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

_____. **Os melhoramentos de São Paulo: palestra pelo engenheiro.** São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1945.

SÃO PAULO (Munic.). **Plano Diretor 1990:** 1ª versão. São Paulo: Secretaria Municipal do Planejamento, 1990.

SIMÕES JR, José G. **O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na Cidade de São Paulo.** 1990. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

TOLEDO, Benedito L. de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo.** São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

Recebido em junho de 2004

Aceito em setembro de 2004