

OS PROJETOS DE JOSEPH-ANTOINE BOUVARD PARA O VALE ANHANGABAÚ E PARQUE D. PEDRO II

Oscar Felizardo Escudero

Aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Sergio Luís Abrahão

Arquiteto e Urbanista, Professor do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e
Gestão do Espaço Urbano do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: sergio.abrahao@fiamfaam.br

Resumo

Em 1911, inaugura-se no alto da encosta do Vale do Anhangabaú o Teatro Municipal de São Paulo, que associado à construção do Viaduto do Chá em 1892, traduzia a necessidade de um cenário mais condizente às transformações impostas pela economia agroexportadora (café e açúcar) e por uma incipiente industrialização. Com efeito, em 1911, o francês Joseph-Antoine Bouvard, foi contratado para realizar dois projetos de embelezamento e funcionalidade para a cidade de São Paulo, conciliando os interesses políticos e econômicos da época. Estamos nos referindo ao Projeto para o Vale do Anhangabaú e para a Várzea do Carmo, que viria a se constituir no Parque D. Pedro II. Este projeto de pesquisa pretende investigar os antecedentes políticos e econômicos, que informaram os projetos do urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard para a cidade de São Paulo, identificando as condições de seu financiamento e os interesses neles envolvidos.

Palavras-chave: Urbanismo; Desenho Urbano; Cidade; Paisagem; Projeto Urbano.

Abstract

In 1911, inaugurated in the high ridges of the Anhangabaú Valley the Municipal Theatre of São Paulo, which associated with the construction of the Viaduct of Chá in 1892, reflected the necessity for a movie set more suited to the transformations forced by the agro-export economy (coffee and sugar) and an incipient industrialization. Indeed, in 1911, the Frenchman Joseph-Antoine Bouvard was commissioned to realize two projects of embellishment and functionality to the city of São Paulo, reconciling the economic and political concerns of the time. We are referring to the Project for Anhangabaú Valley and the Floodplain of Carmo, which was to be in Park D. Pedro II. This research project aims to investigate the economic and political history, which informed the projects of French urbanist Joseph-Antoine Bouvard to the city of São Paulo, identifying the conditions of their funding and the interests involved therein.

Keywords: Urbanism; Urban Design; City; Scenery; Urban Project.

Resumen

En 1911, inauguró la pendiente de la parte superior del Valle de Anhangabaú el Teatro Municipal, que asocia a la construcción del viaducto de té en 1892 se refleja la necesidad de establecer una mayor coherencia de las transformaciones impuestas por la economía agro-exportación (café y azúcar) y una incipiente industrialización. De hecho, en 1911, el francés Joseph-Antoine Bouvard, fue contratado para llevar a cabo dos proyectos de embellecimiento y funcionalidad a la ciudad de Sao Paulo, la combinación de los intereses económicos y políticos de la época. Nos referimos al Proyecto de Valle de Anhangabaú y el Várzea do Carmo, que iba a ser en el Parque Dom Pedro II. Este proyecto de investigación tiene como objetivo investigar el trasfondo político y económico, que informó de los proyectos del urbanista francés Joseph-Antoine Bouvard a la ciudad de Sao Paulo, la identificación de las condiciones de financiación y los intereses implicados en el mismo.

Palabras clave: Planificación Urbana; Diseño Urbano; Ciudad; Paisaje; Proyecto Urbano.

INTRODUÇÃO

A situação geográfica privilegiada da cidade de São Paulo – próximo ao porto de Santos e porta de entrada para o interior do Brasil – representou, segundo Paul Singer (1974), uma das principais razões pelas quais, a partir de meados do século XIX, ela passaria de uma economia de subsistência¹ para uma economia exportadora- café e açúcar- e industrial. Essa mudança nos modos de produção da cidade de São Paulo foi acompanhada pela implantação das ferrovias São Paulo Railways (1867) e da Estrada de Ferro do Norte (1877) e, alavancou, numa relação de causa e efeito, um processo vertiginoso de crescimento populacional e, conseqüentemente, um processo radical de transformação de sua paisagem natural e construída.

1 Paul Singer refere-se à economia de subsistência aquela caracterizada pela produção de café e açúcar na metrópole paulistana.

Com efeito, se o semblante semi-rural do Vale do Anhangabaú com sua produção de verduras, frutas e legumes, ao longo de seu ribeirão a céu aberto, e o da Várzea do Carmo e o seu Rio Tamanduateí, harmonizavam-se com a Cidade de Barro² de nosso período colonial, isto já não seria condizente no contexto das transformações econômicas, populacionais e, conseqüentemente urbanas, por que passava a cidade de São Paulo daquele período. Os impactos decorrentes do acelerado crescimento populacional na cidade de São Paulo, passaram a pautar debates em torno de planos e projetos para responder as transformações da cidade.

De fato, sob João Teodoro (1872-1875) a prefeitura procurou se (re)organizar, modernizando equipamentos e serviços e na virada do século XIX para o XX, promoveu esforços de urbanistas como Samuel das Neves (1906); Victor da Silva Freire (1910), Alexandre de Albuquerque (1910), Joseph Antoine Bouvard (1911), em formular planos e projetos com vistas a estruturar e implantar melhorias na cidade de São Paulo. Como veremos os interesses e debates em torno de tais planos promoveram a contratação do francês Joseph-Antoine Bouvard, para formular um Plano de Melhoramentos para a cidade de São Paulo.

O presente trabalho é produto de uma pesquisa de Iniciação Científica apoiada pela FAPESP, em torno dos projetos para o Vale do Anhangabaú (1911) e Parque D. Pedro II (1917), previstos no Plano de Melhoramentos da Capital (1911-1913) de Joseph-Antoine Bouvard, que teve como objetivo investigar os citados projetos no âmbito das transformações por que passava a cidade de São Paulo no começo do século XX e nas linhas de pensamento que informavam o urbanismo do período. Neste esforço, procuramos analisar e aproximar os dois projetos, identificar os interesses político-sociais envolvidos nas iniciativas de suas formulações e implantações, entender o ambiente administrativo e financeiro com que foram implantados e as conseqüências socioespaciais pós-implantação.

O trabalho está organizado em três partes. Na primeira descrevemos o ambiente político e socioeconômico na cidade de São Paulo no período que antecedeu a vinda do Bouvard para São Paulo, do período que aqui esteve e da execução dos projetos para o Anhangabaú e para o Parque D Pedro II. Nesta parte, também procuramos dar especial enfoque nas discussões em torno dos planos urbanísticos que os antecederam. Na segunda parte, nos ateremos à descrição dos citados projetos, onde identificamos os interesses envolvidos em sua execução e gestão. Cabe nos aqui deixar registrado o pesar pelo desaparecimento dos desenhos originais correspondentes aos projetos de Bouvard para o Vale do Anhangabaú e Parque Dom Pedro II, conforme nos foi informado pelo Arquivo Histórico de São Paulo. Na terceira e última parte, aproximaremos os pontos comuns dos dois projetos e apontaremos os pontos não comuns de modo a procurar entender as conseqüências pós-implantação desses projetos.

2 A expressão Cidade de Barro, foi cunhada pelo professor Bendito Lima de Toledo, em seu livro, "Três Cidades em Um Século" para se referir não apenas das construções que eram de taipa de pilão com telhas de barro, mas também das vias que ainda eram de terra.

Os procedimentos para realização desta pesquisa abarcaram uma investigação apoiada em fontes primárias (livros elencados como bibliografia fundamental), para contextualizar as necessidades de remodelação urbana na cidade de São Paulo, como também atas da Câmara Municipal com os projetos de Lei para remodelação urbana de São Paulo no início do século XX. O estudo partiu da revisão bibliográfica, que orientou o processo de investigação abrangendo temas principais: I – Vale do Anhangabaú, como principal espaço a ser embelezado no início do século XX, motivado principalmente pelo Viaduto do Chá e o edifício mais importante naquela época, o Teatro Municipal; II – O Parque Dom Pedro II, proposta de Bouvard para a Várzea do Carmo, visando um amplo Parque com a busca do pitoresco, cujo desenho havia sido desenvolvido por outro arquiteto paisagista francês contratado pela prefeitura, Francisque Cochet.

Concluída a revisão bibliográfica e o estudo de cada projeto e sua comparação, foi realizada a sistematização dos dados obtidos na pesquisa e a delimitação das linhas de análise do objeto de estudo desta pesquisa, a cidade de São Paulo em transformação e os dois projetos urbanísticos mais importantes no começo do século XX desenvolvidos pelo urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard.

ANTECEDENTES

A cidade de São Paulo que até meados do século XIX ficou, segundo Flávio Villaça (1998, p.192), qual um “burgo medieval, incrustada na colina compreendida entre os vales dos córregos Anhangabaú e Tamanduateí”, passaria a partir deste período por acelerado crescimento populacional e expansão de seu tecido urbano. Conforme constatação do referido autor (1998, p.192) no período compreendido entre 1870 a 1900, a onda especulativa imobiliária que se abateu sobre a cidade assumiu proporções de uma corrida, levando muitas chácaras do entorno de seu núcleo a serem loteadas.

São muitas as razões destas transformações. Para Paul Singer (1974), por exemplo, deveu-se à situação estratégica da cidade de São Paulo em relação à proximidade com o Porto de Santos e ao interior do país e às transformações econômicas no modo de produção – de uma economia de subsistência para uma economia apoiada na industrialização da cidade. De fato, a cidade carecia de transformações, de embelezamento, de uma nova paisagem que correspondesse a tais transformações socioeconômicas.

Considerada caipira, os paulistanos almejavam um novo cenário tal como se via na Europa, principalmente a elite cafeeira que gozavam dos louros da economia agroexportadora.

A grande transformação que ocorreu na cidade do café foi, sem dúvida, a configuração de uma segregação espacial mais clara: territórios específicos e separados para

cada atividade e cada grupo social. Isso se deu por meio da constituição dos bairros proletários e dos loteamentos burgueses, da apropriação e reforma do centro urbano pelas novas elites dominantes e da ação discriminatória dos investimentos públicos e regulação urbanística. (ROLNIK, 2001, p. 18)

A construção, em 1911, do Teatro Municipal numa de suas bordas, selaria a necessidade de transformação do Vale do Anhangabaú. O referido teatro situou-se exatamente no eixo de deslocamento da alta renda, em direção a Higienópolis e Avenida Paulista, situadas no quadrante sudoeste da cidade de São Paulo. Por outro lado, a inauguração da São Paulo Railways ligando Santa a Jundiaí, em 1867, contribuiu inicialmente para que a incipiente industrialização se estabelecesse a margem de seus trilhos, formando os bairros centrais populares do Brás, Mooca, Bom Retiro, dentre outros. A industrialização na cidade de São Paulo desenvolveu-se inicialmente sustentada pela mão de obra de imigrantes oriundos, sobretudo da Itália e Espanha. Esses imigrantes, não raro, traziam consigo técnicas construtivas que viriam em muito contribuir com as mudanças na fisionomia da cidade que se processaria, como já mencionado, a partir do final do século XIX.

A São Paulo colonial, sintetizada pelo Prof. Benedito Lima de Toledo (1983), como Cidade Barro, pelo uso predominante de barro em suas construções – taipa, telhas de barro –, seria, a partir do final do século XIX, inteiramente transformada passando então a se dese-
nhar com traços de cidade europeia. Essa transição coincide com o período da República Velha, assim conhecida o período que se inicia com a Proclamação da República e se encerra em 1930, com a eclosão da Revolução de 1930. Do ponto de vista administrativo despontam, neste período da história da cidade de São Paulo, os esforços de João Teodoro (1872-1875)³ e de Antônio Prado (1899-1910), prefeito ligado às oligarquias do café, responsável segundo Simões Junior (1994), pelas primeiras mudanças modernizadoras na cidade de São Paulo.

O prefeito Antônio Prado implantou, segundo Simões Junior (1994), foi responsável pela substituição dos bondes puxados por burros pelos tracionados, pela implantação da energia elétrica, além de implantar melhoramentos e programas de embelezamentos: alargamento e pavimentação de ruas, plantação de árvores ao longo das principais avenidas e ajardinamento de praças, além da construção do Teatro Municipal inspirado na Ópera de Garnier de Paris.

3 João Teodoro foi responsável, dentre outras pelas seguintes melhorias na cidade: remodelou o Jardim da Luz, regularizou o largo dos Curros, abriu as ruas Conde d'Eu (hoje, rua Glicério) e do Hospício (hoje, Frederico Alvarenga) para ligação com a Mooca, fez melhoramentos nas ruas do Pari e do Gasômetro; o calçamento da cidade entrou em nova fase, com o emprego de paralelepípedos em várias ruas centrais; abriu numerosas ruas através de grandes chácaras, como as que ligavam os bairros do Brás, da Luz e de Santa Ifigênia; através do Recolhimento da Luz fez abrir uma rua ligando os bairros do Brás e da Luz (a atual rua João Teodoro); melhorou as principais vias públicas do Brás; alargou rua Municipal (hoje, General Carneiro); drenou e aterrou os terrenos lodosos da Várzea do Carmo, escorando e embelezando o morro do Carmo; pôs em comunicação a Consolação com o Arouche e o largo dos Curros; fez construir a Ilha dos Amores, formada por um desvio das águas do rio Tamanduateí, na altura do Mercado; abriu a rua "da Ponte Nova do Lorena", depois rua da Palha (hoje, 7 de Abril); e ainda abriu a rua Helvétia para ligar os Campos Elísios (na época, Campo Redondo) à Luz e Bom Retiro, entre outras transformações urbanas e construções de edifícios públicos.

A cidade de São Paulo, em especial seu núcleo central, assumiria durante a República Velha, um perfil mais cosmopolita, com a intensificação de usos comerciais e serviços considerados “chiques” para os padrões da época: como confeitarias, os cafés, livrarias, casas vinícolas, as lojas de produtos importados, magazines casas de moda, dentre outros. Essas atividades favoreceram, ainda segundo aquele autor (SIMÕES JUNIOR 1994, p. 74), o *footing*, *as promenades*, que haviam se tornado a coqueluche dos paulistanos influenciados pelos hábitos estrangeiros, em especial os oriundos Paris.

OS PLANOS PARA A CIDADE DE SÃO PAULO DE 1911 ATÉ 1914

Durante esse período, a cidade era administrada pelo prefeito Raymundo Duprat, sendo que ele pretendia dar continuidade aos planos de melhoramentos já preconizados pelo seu antecessor Antônio Prado. Neste sentido, diversas propostas foram apresentadas:

- **Projeto de Augusto da Silva Telles (1906)**, em seu projeto de reurbanização do Anhangabaú, visava transformar a Rua Líbero Badaró, então centro de prostituição e cortiços, em uma “bela avenida central” pelo seu alargamento e demolição dos edifícios do lado ímpar, sobre o Vale do Anhangabaú. O que era um dos “fundos” da cidade seria transformado em belvedere dominando o vale;
- **Projeto de Alexandre de Albuquerque (1910)**, seu projeto ficou conhecido como o das “grandes avenidas”, baseado na superposição de novos eixos viários sobre o tecido urbano existente, nos quais três vias largas e retas cortariam os bairros do Morro do Chá e Santa Ifigênia;
- **Projeto Freire-Guilhem (1911)**, combinava com uma versão mais elaborada da proposta de Silva Teles para o Anhangabaú com outras ideias em pauta na prefeitura: um viaduto ligando a Rua Boa Vista ao Largo do Palácio, o prolongamento da Rua Onze de Junho até o Largo de Santa Ifigênia, o alargamento dos cruzamentos mais problemáticos do centro comercial (Rua do Comércio com a Rua de São Bento e São Bento com a Rua Direita), e o alargamento da Rua de São João até a largura inédita de 40 metros, o que superaria os 33 metros da Avenida Central carioca, com um nível superior em viaduto que ligaria a Praça Antônio Prado ao Largo do Paissandu, e um nível inferior dando acesso ao vale;
- **Projeto Samuel das Neves (1911)**, que representava os interesses do estado, propunha abrir uma nova rua no coração do “triângulo”, do Viaduto Boa Vista a Brigadeiro Luís Antônio, na qual “toda a edificação obedeceria ao tipo da Rua Rivoli, de Paris” e ainda garantia a ocupação dos dois lados das ruas Formosa e Líbero Badaró exaltava o trata-

mento do Vale do Anhangabaú enquanto bulevar arborizado e edificado, formando no lugar do parque, uma “avenida-parque”.

Nenhuma das propostas apresentadas para “Melhoramentos da Capital” foi aprovada, sendo que Campos (2002, p. 128) duas delas receberiam severas críticas do então Diretor de Obras Municipais Victor da Silva Freire, pois estariam baseadas em princípios ultrapassados e antiestéticos dos alinhamentos em linha reta. Ainda segundo Campos, Victor Freire defendia a necessidade de se buscar outro modelo a seguir. Nesta direção, o prefeito Raymundo Duprat encomendado ao urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard, aqui de passagem rumo a Buenos Aires, dois dos projetos mais icônicos, deste período, para a área central da cidade de São Paulo: o Projeto para o Vale do Anhangabaú e para o Parque D Pedro II.

NOTÍCIAS DA PASSAGEM DE BOUVARD NO BRASIL

As poucas reportagens que registraram a presença do arquiteto Joseph Antoine Bouvard, no Brasil, procuram de forma elogiosa ressaltar suas qualidades enquanto arquiteto e cumpridor de seus compromissos com a Câmara Municipal de São Paulo, ao organizar dentro do prazo estabelecido o Projeto de Melhoramentos da nossa capital. O Estado de São Paulo de 19/05/1911, com a matéria intitulada “Melhoramentos da Cidade”, divulga na íntegra a tradução do relatório apresentado por Bouvard ao então prefeito Raymundo Duprat. Sete anos depois, em 16/10/1918, o mesmo periódico aponta a necessidade de aberturas de avenidas na cidade de São Paulo, já evidenciado no Plano de Bouvard que, no entanto, não havia se concretizado pelo “estado precário das rendas municipais”.

Por ocasião do IV Centenário da cidade de São Paulo o Estado de São Paulo de 25/01/1954, publicou uma matéria em que se refere ao arquiteto Antoine Joseph Bouvard como o responsável pelos “primeiros esboços da transmutação” na cidade, cujos planos teriam provocado “vivas polêmicas entre os arquitetos indígenas”. A mesma reportagem refere-se a Raymundo Duprat como um “simples industrial e comerciante de espirito pouco esclarecido, mas de vontade de bem servir (...)”, capaz de fazer enfileirar ao seu lado, relevantes capitalistas como o Conde Prates e José Paulino Nogueira. Fica claro, que as obras de melhoramentos da cidade, em especial as que o Sr. Duprat achava mais urgentes, como o Parque Anhangabaú, foram lentas e adaptadas em virtude da restrição orçamentária da prefeitura.

Contratado por cinco mil libras esterlinas, Joseph-Antoine Bouvard foi o agente de tais mudanças propostas à municipalidade em 1911 e com êxito seus planejamentos urbanísticos foram executados, mesmo que devagar em consequência do custo e pela eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e pela gripe desencadeada em 1918. (PORTO, 1992, pag. 122). Ainda

sobre o Bouvard e seus planos para a capital, vale ressaltar que a Companhia City se constituiu a partir de sua iniciativa.

A cidade crescia, porém ainda em ritmo menos acelerado e modesto, o que possibilitou a produção de riquezas sem limites e formas ainda tímidas, desordenadas ou arriscadas para os investimentos no setor imobiliário que Bouvard perceberia em sua arbitragem. Bouvard compreende que toda empresa controlando ao mesmo tempo a venda dos terrenos e a instalação das redes de infraestruturas de serviços urbanos poderia justamente dar uma orientação a este crescimento urbano (econômico e físico) e ainda assenhorar-se dos lucros. (PEREIRA, 2001)

222

Não há dúvidas de que Bouvard era visto como competente para realizar as mudanças que a cidade de São Paulo, sob a gestão do prefeito Raymundo Duprat, pretendia executar no início do século XX, sem levar em consideração os arquitetos e engenheiros que pleiteavam essa oportunidade, como o Augusto da Silva Telles que apresentou seu projeto em 1906, Alexandre de Albuquerque com o projeto conhecido como “grandes avenidas” em 1910, Samuel das Neves representando o Governo do Estado apresentou seu projeto em 1911, além do projeto de Victor Freire em parceria de Eugênio Guilhem, sendo o primeiro o Diretor de Obras da cidade de São Paulo e o segundo vice do primeiro.

O PLANO DE MELHORAMENTOS DO BOUVARD PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

Em 15 de maio de 1911, Bouvard encaminhou do nº 55, da Rue Verneuil, de Paris, um relatório sucinto dos “estudos de melhoramentos e extensão da capital do Estado”. Este relatório apresentava um conjunto de peças gráficas: 07 estampas aquareladas e um diagrama. No referido relatório ressaltava que suas proposições, apoiavam-se na cidade real e, desta forma, baseavam-se em estudos de terreno, do movimento comercial e intensidade de circulação dos diferentes bairros, dos aspectos mais interessantes, dos monumentos, entre outros. Para Bouvard a cidade de São Paulo daquele período se alastrava exageradamente pelos espigões da colina fáceis de acessar, sem que o mesmo acontecesse nos seus vales mais dificilmente acessíveis. Nesta direção sua sugestão era a de que se deveriam preencher os claros, abandonando as linhas retas e explorando o relevo dos terrenos, enveredando pelas linhas convergentes, radiantes ou envolventes, que além do efeito especial, revelaria o pitoresco. Para Bouvard esta prática posta em ação, não conflitaria com os interesses dos proprietários.

PLANTAS QUE ACOMPANHAVAM O RELATÓRIO: AQUARELAS E DIAGRAMA

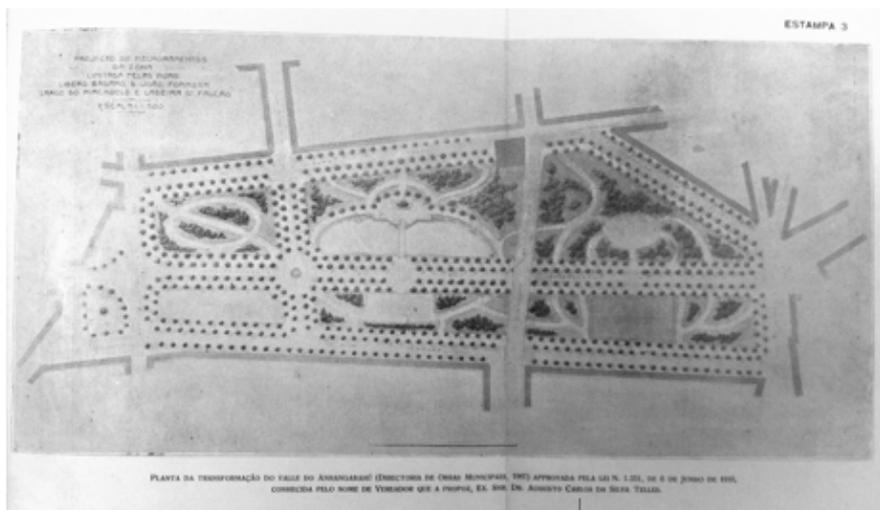


Figura 1 - Estampa 03: Planta da transformação do Vale do Anhangabaú.

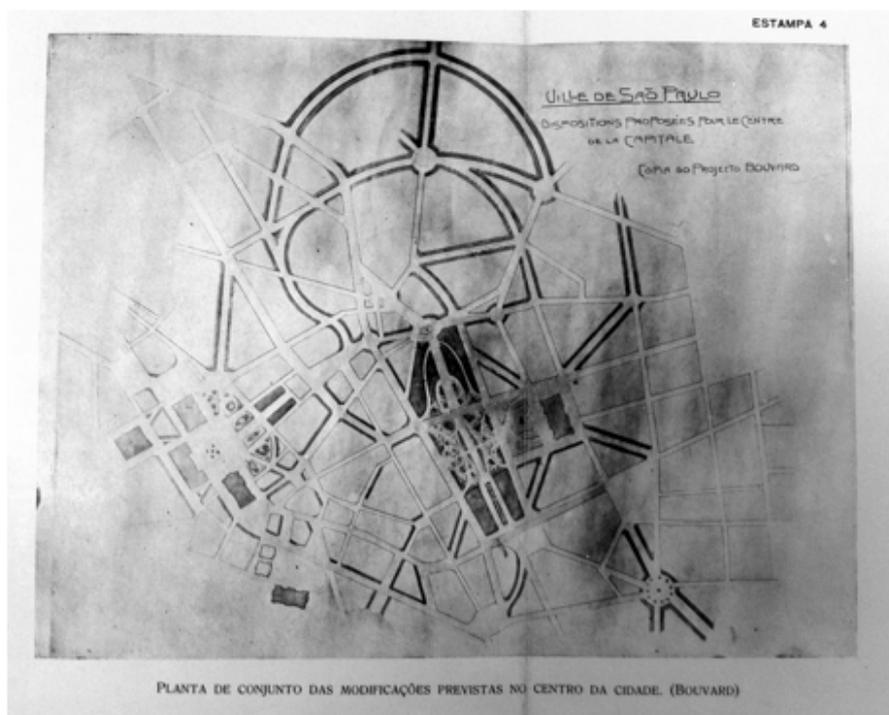


Figura 2 - Estampa 04: Planta de Conjunto das modificações previstas no Centro da Cidade.

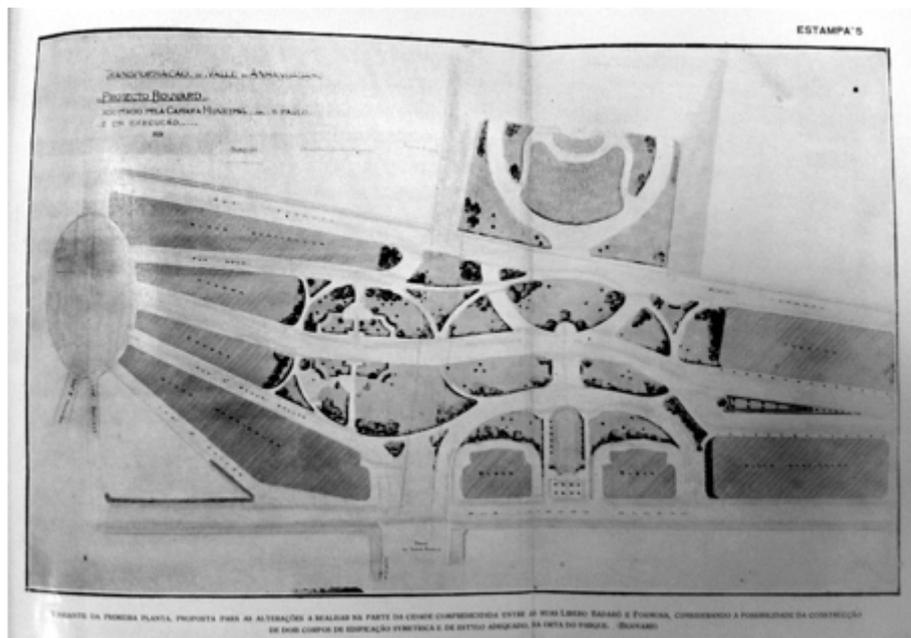


Figura 3 - Estampa 05: Variante da primeira planta proposta para as alterações a realizar entre as ruas Libero Badaró e Formosa.

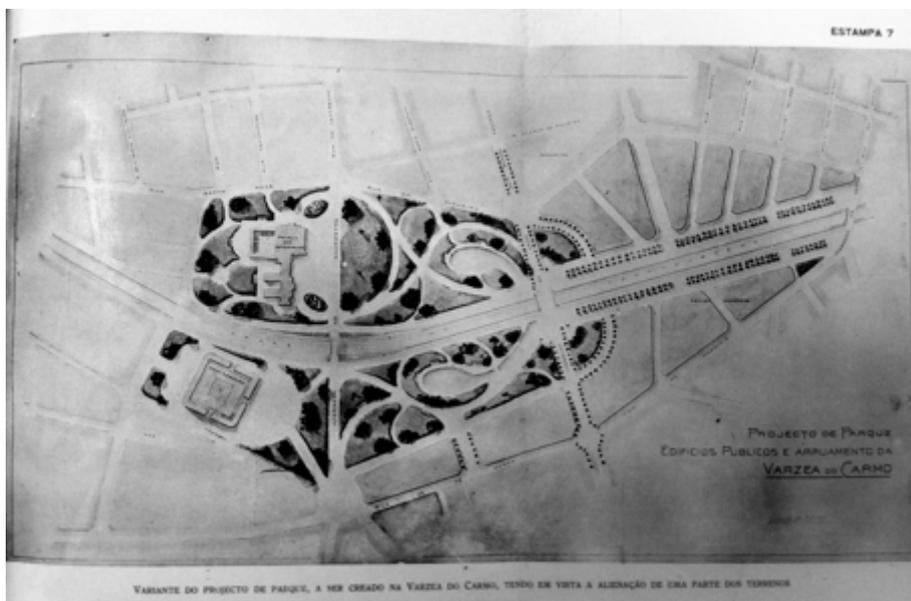


Figura 4 - Estampa 07: Variante de projeto de parque a ser criado na Várzea do Carmo.

No tocante do relatório do Bouvard, é perceptível sua preocupação com o crescimento da cidade e a necessidade de transformações urbanísticas, sobretudo de embelezamento e descongestionamento da área central, além disso ele enxergava o potencial que São Paulo estava adquirindo com sua nova paisagem urbana. As transformações foram diversas e das mais radicais:

Enquanto o inglês Barry Parker metamorfoseava o Parque da Avenida, os franceses Bouvard e Cochet redesenhavam a orla da colina central da cidade, apagando os últimos traços originais ao redor do santuário onde os jesuítas haviam celebrado a sua fundação, transformando as vertentes do Anhangabaú e os pântanos do Tietê num panorama cenográfico dos mais elegantes, com toques decór europeu ponteados de palmeiras e vastos tapetes gramados recortados de trilhas, passeios e canteiros. O lance final dessa reforma da paisagem foi estabelecido pelo arquiteto franco-argentino Victor Dubugras, ligado ao grupo de urbanistas encabeçados pela sumidade internacional, o arquiteto Bouvard. Ele foi encarregado de desmatar, desarborizar ajardinar e redecorar o Largo da Memória e seu tradicional obelisco, na embocadura do Vale do Anhangabaú. (SEVCENKO, 1992, p. 15)

As notícias dos jornais aliadas aos discursos das autoridades municipais acerca do Bouvard o confere, sem dúvidas, competência e flexibilidade para implantar na cidade os melhoramentos urbanos que se pretendia desde a gestão do Prefeito Antônio Prado. A execução do plano de J.A. Bouvard só foi possível pela união dos interesses da época, tanto do ponto de vista público (prefeitura), de resolver as questões de mobilidade, estetização e salubridade (inundações na Várzea do Carmo), quanto das intenções privadas (mercado imobiliário), inclusive com o surgimento da Cia City pelo próprio Bouvard. Havia necessidade de desapropriar diversos lotes para viabilizar a execução do projeto, e, não seria possível se Bouvard não apresentasse uma solução mais harmônica e conciliadora. Sua contratação era desejada pela Diretoria de Obras e pela Municipalidade, no entanto causou certa polêmica e insatisfação àqueles que tinham interesse em pleitear a oportunidade de conceber para a cidade, além das necessidades viárias, uma nova paisagem que se tornaria, naquela época, cartão postal da cidade e encaravam tal contratação como uma afronta ao conhecimento e competência que queriam provar ter.

CAUSAS E EFEITOS DA MODERNIZAÇÃO: CIDADE DE SÃO PAULO

As transformações urbanas que a cidade passou dos anos 10 até os meados dos anos 30, não eram, apenas técnicas, mas ligadas à estética, embelezamento e cenografia. Segundo o citado autor, o mundo estava passando por mudanças: na economia – em especial pelo boom da industrialização-, nas artes, na arquitetura e em especial nas cidades. A grande Paris, remodelada pelo Barão de Haussmann no século XIX, serviu de exemplo e motivação para a modernização das demais cidades que também estavam crescendo pela força da economia industrial.

No Brasil, ainda com economia agroexportadora do café e açúcar e com alguns vestígios de indústrias se instalando nas grandes cidades, como São Paulo; percebemos que as remodelações urbanas eram intensas. Nas cidades latino-americanas temos como exemplo: Buenos Aires, Rio de Janeiro – reforma Pereira Passos – e São Paulo. A junção do aumento demográfico, sobre-

tudo pela imigração europeia, os avanços nas comunicações, principalmente pela implantação da ferrovia e por último, mas não menos importante, o progresso no comércio, foram indicadores decisivos para o crescimento das cidades de São Paulo.

Recorrendo a Elza Myasaka (2008, p.5) pode-se inferir uma analogia entre os preceitos de Sitte⁴ – defensor os princípios da técnica e da estética da construção urbana – e o discurso de Bouvard, sobre o abandono do xadrez absoluto, às formas retilíneas justapondo-os pela valorização das linhas convergentes, radiantes ou envolventes e o enaltecimento do pitoresco. Neste sentido, ambos eram semelhantes a ideia do “circuito exterior” defendida por Freire para contorno do Centro da cidade, noção que vinha também do pensamento do urbanista Mulford Robinson.

O PLANO DE MELHORAMENTOS DE JOSEPH-ANTOINE BOUVARD PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

O Plano de Melhoramentos de Bouvard procurou explorar maneiras de aliviar o trânsito na área central da cidade de São Paulo sem descaracterizá-la, visando reduzir o alto custo de possíveis desapropriações nessas áreas, dado que eram propriedades dos nobres da época (barões do café, condes, etc.); cria assim circuitos externos que receberiam e distribuiriam essas correntes de tráfego.

Temos, por consequência: para o centro, para o triangulo, para a «urbs», respeito do passado, inutilidade de rasgos e de alargamentos exagerados — inutilidade de fazer trabalhar, sem conta nem peso, o alvião, com o único resultado de fazer desaparecer o caráter histórico, arqueológico, interessante. Considero efetivamente possível descongestionar o centro comercial, de lhe melhorar certos aspectos, dali regularizar o movimento e a circulação por meio de algumas poucas medidas parciais e por meio de processos de derivação das correntes para as vias envolventes de fácil comunicação.⁵

Segundo Simões Junior (2004, p. 134) o Plano de Melhoramentos de Bouvard para a cidade de São Paulo, constituía-se quatro vertentes de ação:

1. Conceber um espaço público e belo no Vale do Anhangabaú (parque);
2. Conceber um espaço público e belo na Várzea do Carmo (parque);

4 Para Sitte, a praça – espaço público de estar, permanência e beleza – é o elemento mais importante da cidade, como local dos acontecimentos públicos, e faz crítica ao atual uso da praça, tidas como espaços de circulação de ar e luz, interrupção nos blocos de moradias ou como espaços para uma visão mais ampla de um edifício monumental. (SITTE, 1992 p. 17).

5 Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raymundo Duprat (São Paulo: Vanorden, 1912), pp. 12-18.

3. Centro Cívico;
4. Meios de comunicação do Centro com os bairros (avenidas).

Para viabilizar tais vertentes, são aprovadas, em 1911, três seções relativas ao seu plano:

1. A primeira, pela Lei nº 1.457, de 09 de setembro, referente aos melhoramentos das ruas Líbero Badaró e Formosa e da parte do vale compreendida entre a Rua de São João e o Largo do Riachuelo.
2. A segunda, pela Lei nº 1.473, de 10 de dezembro, relativa à formação de uma praça na entrada do Viaduto do Chá (Praça do Patriarca), obra essa cuja execução coube ao governo do estado e que acabou sendo aliada para o início dos anos 1920;
3. A terceira, pela Lei nº 1.484, de 24 de dezembro, relativa ao alargamento da Rua Conceição e ao prolongamento da Rua Dom José de Barros.

A gestão do prefeito Duprat priorizará a execução da primeira seção, todavia não conseguirá consumá-la totalmente por questões financeiras. O alargamento da Rua Líbero Badaró será quase finalizado, e, com relação à remodelação do Vale do Anhangabaú, pouco terá sido executado. A continuidade da obra do Parque Anhangabaú sucederá na gestão de Washington Luís e será concluída em 1917, porém com as seguintes ressalvas explicitadas pelo referido prefeito:

A não ser a finalização das pequenas obras em andamento, prestes a acabar [...] pode-se considerar pronto o Parque do Anhangabaú, que, dentro de poucos dias, será entregue ao gozo público. [...] As obras de arte, as grandes exedras nas extremidades, os grandes terraços, as fontes luminosas, os jogos d'água, a mudança do viaduto, as grandes construções, as obras propriamente de embelezamento podem esperar melhores tempos.⁶

O PARQUE ANHANGABAÚ

Tratado por Bouvard como principal área a ser urbanizada⁷ na cidade, a transformação do Vale Anhangabaú em parque propiciou um cenário digno de cartão postal da cidade na segunda década do século XX, somado ao Teatro Municipal, em uma das encostas do vale, ao São José, ao Hotel Esplanada e na encosta oposta os Palacetes Prates, a Prefeitura e o Clube Comercial.

⁶ Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1918 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Washington Luís Pereira de Sousa (São Paulo: Vanorden, 1919), p. 19 apud SIMÕES JÚNIOR, 2004.

⁷ Ainda não se entendia as transformações da capital paulistana como urbanização da cidade, mas como melhoramentos da capital ou embelezamento da cidade.



Figura 5 - Teatro Municipal, 1911. No primeiro plano, à esquerda, o Viaduto do Chá. No centro, parte das plantações e as casas de aluguel da chácara do Barão de Itapetininga. No fundo, à esquerda, o Teatro São José, inaugurado em 1900; no centro, o Teatro Municipal recém-construído.

Fonte: Arquivo / Acervo O Globo.

Conforme a figura 6, é possível ter um panorama das transformações realizadas na colina do centro, nas primeiras décadas do século XX. Os dois palacetes do Conde Prates debruçados sobre o Parque Anhangabaú, a Praça do Patriarca e o viaduto do Chá que ligou o Centro Velho ao Centro Novo e proporcionou a passagem dos automóveis, inclusive dos bondes da Light.



Figura 6 - Vista do Parque Anhangabaú e seu belíssimo conjunto arquitetônico. Foto da segunda metade da década de 1920. Autoria desconhecida. Retirada do livro SP 450 anos.

Ao analisar o parque por meio de imagens, Campos (2002), constata que Bouvard, apesar de sua nacionalidade, não era motivado pelas intervenções ao estilo haussmanniano, que preconizava o arrasamento de quarteirões nas áreas históricas e a abertura de avenida de traçado retilíneo. Nesta direção, compactuava com a visão Diretor de Obras Vitor Freire, Bouvard concebeu um projeto mais orgânico do que racionalista, conforme em seu próprio relatório encaminhado ao prefeito:

É preciso, para esse fim, abandonar o sistema arcaico do xadrez absoluto, o principio por demais uniforme da linha reta, vias secundárias que nascem sempre perpendicularmente da artéria principal. É necessário, numa palavra e no estado atual das cousas, enveredar pelas linhas convergentes, radiantes ou envolventes, conforme os casos.⁸

Esse argumento de Bouvard era idêntico ao de Freire, o qual este defendia a ideia de que o sistema viário da cidade deveria ter uma estrutura radial, com avenidas que partissem do Centro até a periferia seguindo os contornos do relevo, tais quais os tentáculos de um polvo.⁹

Bouvard explorava maneiras de aliviar o trânsito em áreas centrais sem descaracterizá-las, visando reduzir o alto custo de possíveis desapropriações nessas áreas, dado que eram propriedades dos nobres da época (barões do café, condes, etc.); cria assim circuitos externos que receberiam e distribuiriam essas correntes de tráfego. As sete estampas aquareladas apresentadas por Bouvard explanavam seus preceitos organicistas, com um traçado sinuoso dos arruamentos, de forma a preencher os “claros” herdados pela ocupação natural dos terrenos, isto é, os vales.

O paisagismo do Parque Anhangabaú era composto de tapetes ajardinados e vegetação ornamental, por meio do uso de palmeiras de grande porte, em especial no contorno de acesso ao Teatro Municipal, tratando o desnível do teatro com relação ao parque proporcionando certo equilíbrio na paisagem (Figuras 7 e 8); nota-se também uso de arbustos nos canteiros gerados pelos arruamentos orgânicos do projeto.



Figura 7 - Projeto de Bouvard: parque no Vale do Anhangabaú. Postais do primeiro quartel do século XX. Coleção GMD.

8 Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raymundo Duprat (São Paulo: Vanorden, 1912), pp. 12-18.

9 Victor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 100.

O PARQUE D. PEDRO II

230

Durante o período entre os séculos XVI e XVIII a Várzea do Carmo foi escolhida para ocupar os primeiros colonos europeus que aqui chegaram: era alagadiça, portanto, apropriada para a pastagem de animais e a proximidade com o Rio Tamanduateí era providencial tanto por questões de alimentação, abastecimento e transporte como para a defesa das populações iniciais alojadas no topo do Planalto de Piratininga. Para superar as dificuldades de travessia do rio Tamanduateí construíram duas pontes: a do João Pereira, ou do Carmo, para os que vinham da Ladeira do Carmo, e a da Fonseca, ou da Tabantiguera, para os que desciam pela R. Tabantiguera em direção a Mooca continuando o percurso até o Rio de Janeiro. Ainda era possível vencer o rio com o uso de canoas atracadas no porto, localizado ao pé da ladeira, atualmente denominada Ladeira Porto Geral, conhecida na época como Caminho do Tamanduateí, ou Beco do Barbas. (MARTINS, 2003, p. 69).

A navegação no Tamanduateí foi possível até meados do século XIX, apesar da sinuosidade, no entanto, os aterros e as inúmeras obras de retificação que, tinha como objetivo conter as enchentes na cidade resultou em alterações em seu curso e acabaram por inviabilizá-la. O leito primitivo passava pelo local da atual R. 25 de Março e apresentava-se, no trecho entre a Ponte do Carmo, muito sinuoso, sendo chamado de Sete Voltas. (MARTINS, 2003, p. 66). Para tanto, em 1820 surgiam em números significativos representações à Câmara e aos governadores da Capitania exigindo soluções para os problemas das águas estagnadas na Várzea do Carmo. Até que, em 1821, um projeto para desaguamento da várzea foi elaborado, que propunha abrir um canal de quarenta palmos de largura, entretanto não foi executado por falta de verbas.

Sob a gestão do padre Vicente Pires da Motta na presidência a retificação do trecho Sete Voltas foi executada em 1849, de acordo com o projeto elaborado por C. A. Bresser, que deu origem a área ocupada pela R. 25 de Março. No entanto, a segunda metade do século XIX transcorreu sem que nenhuma providência definitiva impedisse os danos proporcionados pelas condições da várzea, conforme se pode verificar nos artigos publicados nos jornais da época. Matéria do jornal *A Província de São Paulo*, de 1884, Rangel Pestana publica o seguinte artigo:

Várzea: Tem-se faltado por vezes em melhoramentos nessa parte da cidade, foco de males; tem-se mesmo pensado no meio de utilizar essa grande planície encharcada, imunda e de feio aspecto e transformá-la em parques, jardins, alamedas, com canais e lagos. Um presidente de Província, o senador Florêncio, estudou o assunto e o recomendou a exame de repartição de obras públicas. Tudo, porém, ficou sem plano, sem execução. A várzea ali está prometendo ser um excelente auxiliar da morte se a cólera chegar até cá, o que é bem possível. Aos lados da linha de bondes fazem-se despejos e ao aterro em regra é com lixo. As exalações são incomodas na parte mais próxima da cidade, principalmente no espaço entre as duas pontes. Estão mais resguardados das imundícias e garantidos contra as tais exalações os mora-

dores do lado do Gasômetro, porque se acham afastados dos depósitos de lixo e em melhor posição quanto à ação dos ventos. Se os grandes melhoramentos dependem de muito dinheiro, há, entretanto, outros serviços necessários que não exigem muita despesa. Não falando das medidas higiênicas que a Câmara e a Polícia podem tomar em bem da salubridade pública, uma cousa é preciso fazer-se ali e já a reclamamos: a divisão das águas de modo que o canal e o rio que margeam a Rua Vinte e Cinco de Março não fiquem secos. Com o vasante o canal e o rio, que recebem esgotos da cidade e lixo, oferecem um aspecto repugnante e assustam os moradores dessa rua. As águas hoje procuram mais regularmente o leito do canal que atravessa o centro da várzea e, antes de ali entrar, espriam-se por algumas pequenas valas. O resultado é que o canal ao lado da Ilha dos Amores, um passeio à beira da cidade, e o rio conservam-se secos durante muito tempo, com prejuízo da saúde pública. Ora, aquilo que os fiscais e urbanos não fazem, a corrente avolumada das águas faria – a limpeza. Em uma outra estação calma, tratando do assunto, lembramos a diretoria das obras públicas a conveniência de dividir as águas por meio de comportas. Assim, as que em maior volume se dirigem para o canal do centro, procurariam o leito do rio que se conservaria mais limpo. Temos ouvido dizer que o desvio provém da tiragem contínua da área na entrada do canal grande, e em vários outros pontos. Se não há meio de melhorar toda àquela extensão, colocada entre a cidade e o importante bairro do Brás, por onde passam bondes e carros que conduzem os passageiros da linha do Norte, ao menos é justo que se faça alguma cousa para alterar as más condições higiênicas da parte que serve de orla à Rua Vinte e Cinco de Março. A Câmara, a Polícia e a repartição de obras públicas acham ali campo vasto para o exercício da sua atividade e para darem provas de capacidade administrativa. Olhe, pois, atentamente para esse lugar.

O engenheiro francês Jules Revy esteve em São Paulo em 1886 a convite do presidente da Província João Alfredo Correa de Oliveira, para estudar alternativas de saneamento da várzea. Baseados nesses estudos, os cidadãos dr. Miranda Azevedo e Samuel Malfatti fizeram uma proposta de saneamento e aproveitamento da Várzea do Carmo, em 1889. A proposta previa a construção de um canal de 4 km por 385m de largura visando a oferecer condições de navegabilidade às pequenas embarcações. Ao longo do canal sugeriam a criação de duas avenidas arborizadas e o aterro dos demais terrenos da várzea. Em troca desses serviços, eles queriam a concessão dos terrenos públicos do entorno. (REALE, 1982, p. 32).

O plano não aconteceu, mas em 1897, finalmente, teve o início o processo que concretizará a canalização definitiva do Rio Tamanduateí. Nesse mesmo ano, a Superintendência de Obras Públicas apresenta um plano de canalização do rio assinado pelo engenheiro Carlos Escobar, cujo desenho corresponde às obras que viriam a ser implementadas nas gestões de Bernardino de Campos (1902-1904) e de Jorge Tibiriçá (1904-1908). Em 1914, o Tamanduateí já se encontrava canalizado desde o Tietê até a altura do Cambuci. Esperava-se, portanto, que as inundações cessassem, no entanto, os problemas ressurgem com a ocupação mais intensa de toda a área, e nas

épocas de chuva a região sofre alagamentos que comprometem o seu uso. Finaliza a história do rio, começa a história do parque.

O projeto de Bouvard para a constituição do Parque D Pedro II, na Várzea do Carmo, como para o Vale do Anhangabaú, apresentava duas opções. (Dessas, a implantada foi a segunda), pois recomendava a alienação da parte da várzea, permitindo a venda de sobras de terrenos (de 30.000 a 50.000 m²) para abrir gasto para a construção das obras planejadas, reduzindo drasticamente o desembolso da municipalidade.¹⁰

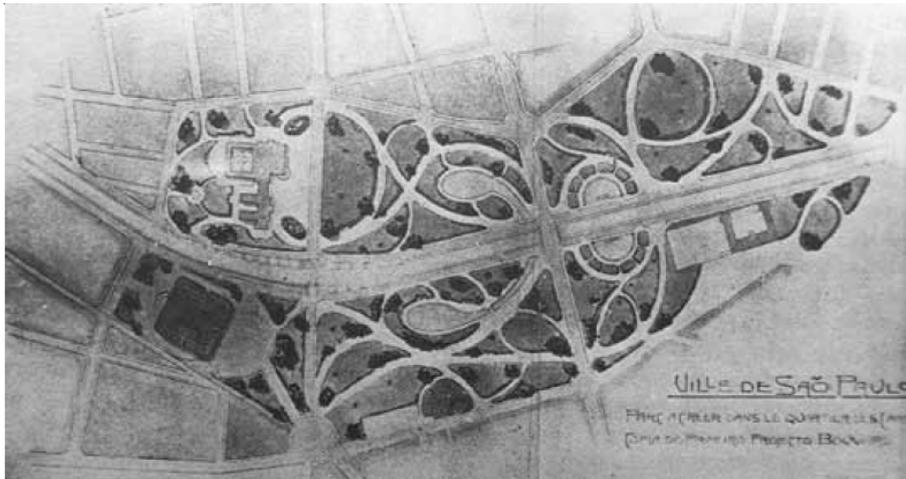


Figura 8 - Primeira e Segunda variante do projeto apresentado. FONTE: KLIASS, Rosa. A Evolução dos Parques Urbanos, pág. 166.

O contrato entre a Diretoria de Obras e a Companhia da Várzea do Carmo, responsável pela realização da obra, somente aconteceu em setembro de 1918, ao final do mandato de Washington Luís (1914-1918). A essa altura, E. F. Cochet fez algumas alterações no projeto original em parceria com o engenheiro Antonio de Almeida Braga, prevendo o loteamento do setor Noroeste da várzea, a construção do Palácio das Indústrias, a inclusão de campos esportivos e de um mercado público para substituir o da 25 de março (o Mercado Municipal seria inaugurado somente em 1938). (RAMOS, 1995, p. 115-6). No entanto, as obras foram acontecendo aos poucos, pois as remodelações e reformas do período Antônio Prado/Raymundo Duprat elevou a dívida passiva do município em 31 de dezembro de 1913 ao valor de 40.128:183\$470, ou mais de quatro vezes a arrecadação desse mesmo ano (9.552:701\$313). Mais da metade desse montante (25.534:956\$060)

10 Parecer da Comissão de Justiça nº 55 (30/5/1914). In: ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo de 1914 (1º ano da 8ª legislatura), organizado pelo taquígrafo Manoel Alves de Sousa. São Paulo, 1914., pp. 308-9. A comissão considerava pequena a área que seria ocupada pelo parque (30 hectares), se comparada com os parques europeus, como o Bois de La Cambre, em Bruxelas (100 hectares); o Bois de Vincennes (730 hectares) e o Bois de Boulogne, em Paris (750 hectares); o Grunwald e o Spandau, em Berlim (5000 hectares).

se referia a empréstimos tomados por Duprat entre 1912 (10.592 contos) e 1913 (14.942 contos).¹¹

Sobre o serviço da dívida, a informação existente se refere ao empréstimo externo de 1907, registrando 848:400\$000 em amortizações e juros anuais, somente para esse tópico. Em 1914, o serviço da dívida chegou a 2.475:000\$000, comprometendo mais de 1/4 da arrecadação com juros e amortizações, fato que motivou veementes reclamações do então prefeito Washington Luís ao herdar um município em situação de desequilíbrio financeiro.¹² Inicia-se um amplo debate no âmbito nacional na medicina e na urbanística francesa sobre a influência das áreas alagadiças na saúde dos habitantes do entorno, que colaboraram também para as medidas que seriam tomadas a cerca da Várzea do Carmo. Com efeito, durante a Primeira República, são somadas a essa discussão as propostas sanitaristas e as políticas de embelezamento da cidade, constituídas a partir da promulgação dos Códigos de Posturas Municipais. As condições “pouco higiênicas” das habitações do entorno da Várzea do Carmo corroboravam ainda mais as más condições em que essa área se encontrava:

[...] os principais problemas associados à condição natural da Várzea do Carmo eram: inundação de ruas e casas em função das cheias constantes do rio Tamanduateí, ameaça de ruína de pontes sobre este rio e seus córregos, acúmulo de lama, lixo e entulho nas ruas após as cheias do rio, exalação de maus odores por conta da estagnação de águas pluviais e, nos períodos de seca, acúmulo de poeira vermelha nas ruas e casas comerciais. (RIBEIRO, 2012, p. 124-5)

O Parque D. Pedro II foi inaugurado em 1922 dentro das comemorações do Centenário da Independência, quando então receberá este nome, servindo como importante área de lazer da população do Brás e entorno. Executado por E. F. Cochet e foi elaborado em estilo “paysager”, com a mesma linguagem de jardim inglês que predominava entre os parques urbanos implantados inicialmente na Europa e Estados Unidos e, mais adiante, em outros pontos de interesse.

11 Desses empréstimos, os mais volumosos são os seguintes: 10.000:000\$000 contraídos com o Banco Francese e Italiana per L’America del Sud (autorizado pela lei municipal nº 1.536, de 30/4/1912), que com em virtude de reforma do prazo passou a 11.798:022\$040; 12.567:100\$000 em emissões de letras (lei nº 1.646, de 15/2/1913) e 1:800:000\$000 do Tesouro do Estado.

12 A dívida passiva no exercício de 1914 elevou-se a 43.916:361\$060. RELATÓRIO DE 1914 apresentado á Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Washington Luis Pereira de Sousa. São Paulo: Casa Vanorden, 1916, p. 6.



Figura 9 - Inundação da Várzea do Carmo, 1898, Óleo sobre tela de Benedito Calixto. Fonte: Acervo do Museu Paulista.



Figura 10 - Parque D. Pedro II. (British Chamber of Commerce of São Paulo & Southern Brazil, ed. São Paulo: Official Yearly Handbook. São Paulo, 1930.

Para tanto, o projeto implementado por Cochet, conforme se pode ratificar pelo relatório que acompanhou o anteprojeto, haviam equipamentos esportivos destinados a todas faixas etárias. O arquiteto-paisagista salienta a relevância da inclusão desses equipamentos com o propósito de garantir o desempenho da área como parque urbano. Fato é que, esses equipamentos não foram implantados. (KLIASS, 1994, p. 116)

Em 1916, ao enviar o Levantamento do Patrimônio da Prefeitura na Várzea do Carmo, o prefeito Washington Luís lembra que “a própria várzea fornece recursos para sua transformação. A venda de uma parte dos terrenos situados na Várzea do Carmo deve dar para o embelezamento e saneamento da cidade”. Sendo que o levantamento concluiu que a área pública da Várzea do Carmo – delimitada de um lado pelo aterrado da Mooca, o antigo leito do Anhangabaú, ruas 25 de março e Frederico Alvarenga, e de outro pelas ruas Santa Rosa e Figueira – compunha um terreno de 639.143,50 m². A divisão dessa área seria da seguinte forma: 451.800 m² se destinavam à implantação do parque elaborado por Cochet (incluindo-se aí os terrenos do Quartel da Guarda Cívica e do Palácio das Indústrias); 96.443,50 m² seriam consumidos pelo arruamento do sistema viário e 90.899,95 m² distribuídos em lotes a serem comercializados.

Nesse mesmo relatório encontram-se relacionadas as espécies das 17.608 mudas de plantas que haviam sido fornecidas ao Parque Dom Pedro II naquele ano. Implantação do parque

seguiu as linhas gerais do plano de Cochet, principalmente no que se referia ao traçado dos caminhos e ao alargamento do rio, conformando um lago com ilha. No entanto, os equipamentos esportivos como estádios e quadras esportivas, previstos no projeto, não foram executados. Somente mais tarde, por volta de 1929, foi construído um playground no local.¹³

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, os projetos idealizados para o Vale do Anhangabaú e para a Várzea do Carmo pelo Bouvard, para atender os interesses políticos e econômicos da cidade, sob o plano de Melhoramentos da Capital de São Paulo, durante a gestão do prefeito Raymundo Duprat (1911-1914), foram executados. Não obstante alguns percalços como a crucial restrição orçamentária da prefeitura e pela epidemia de gripe que ocorreu em 1918. Esses parques embelezaram o centro da cidade durante esse período, embora, como constatou Candido Malta Campos, não tenha sido somente este o intuito de Bouvard:

Os planos de Freire e Bouvard não se limitavam ao reordenamento da paisagem, esboçando a reestruturação do centro paulistano. O núcleo terciário denso sobre a colina histórica seria estruturado pelos dois “triângulos” concêntricos (o original mais o “circuito exterior” de Victor Freire) e ladeado por espaços verdes planejados. Na direção menos privilegiada, o Parque Dom Pedro II (concluído em 1925) organizava usos menos nobres: exposições utilitárias (Palácio das Indústrias, inaugurado em 1922), comércio de alimentos (Mercado Municipal, iniciado em 1925) e quartéis, intermediando a passagem entre o centro urbano e a “outra cidade”, industrial e operária da Zona Leste. A oeste, na direção mais valorizada, o conjunto do Anhangabaú configuraria novo centro simbólico para São Paulo. (CAMPOS, 2002, p. 182).

É possível identificar as diferenças socioespaciais entre o Parque Anhangabaú e o Parque D. Pedro II: o perímetro de intervenção do Vale do Anhangabaú era totalmente ocupado pela elite paulistana da época, tanto que para realização das obras de melhoramentos, foram necessárias desapropriações dos lotes que ladeavam o vale, que por sinal pertenciam predominantemente ao Conde Prates, isso nos esclarece também o motivo de ser o primeiro projeto a ser executado, inclusive pela necessidade de se compor um cenário mais adequado ao Theatro Municipal da cidade e os anseios de uma classe próspera. Por outro lado, o Parque D. Pedro II, implantado na Várzea do Carmo, próximo à ferrovia – São Paulo Railways – com seus galpões industriais e sua população mais pobre e operária. Um portal de entrada para a zona leste que seria totalmente desconfigurado, alguns anos mais tarde, pelas intervenções viárias executadas para conectar o centro a

13 MAIA, Francisco Prestes. Plano de Avenidas, pág.347 apud KLIASS, Rosa Grena. Parques Urbanos de São Paulo, pág. 117-119.

zona leste. Além disso, o conjunto do Parque Anhangabaú contava com edificações imponentes e de destaque na época, como o Theatro Municipal (1911), os Palacetes do Conde Prates (1914), pela nova sede dos Correios (1921), o Edifício Alexandre Mackenzie (1929) e o Martinelli (1929), tornando-se o cartão postal da cidade durante esse período.

“Dessa maneira, iam se compondo os elementos do novo espaço a ser criado no Anhangabaú, por meio de iniciativas cuidadosamente articuladas entre o poder público e os interesses particulares envolvidos. A harmonia arquitetônica da nova via não era garantida apenas pela preocupação dos projetistas. Por lei, as edificações na área central deveriam ocupar os alinhamentos, formando massas contínuas – o que destacava mais ainda a excepcionalidade da solução de Bouvard para os “blocos” do Anhangabaú –, e não poderiam ter menos de dois andares. Além disso, segundo a lei que aprovou a primeira seção do plano Bouvard, as construções a ser erguidas na Libero Badaró deveriam ter pelo menos três andares [...]” (CAMPOS, 2002, p. 156)

De fato, a cidade alcançou o patamar desejado segundo os modelos europeus trazidos por Ramos de Azevedo, Joseph-Antoine Bouvard, E.F. Cochet, Domiziano Rossi, durante a República Velha. Em contrapartida, esse semblante de cidade “afrancesada” e dominada pela elite teria seus dias contados graças à valorização fundiária da área central e, conseqüentemente, a verticalização de suas edificações. Assistia-se um novo padrão de ocupação, sobretudo diverso das aléias pitorescas do Anhangabaú, traçadas por Bouvard, e dos volumes controlados previstos por Victor Freire.

[...] O ponto de vista do observador pedestre que percorria os espaços contidos da “capital do café” seria substituído pela perspectiva do movimento automóvel ao longo dos vales, abrangendo em um travelling veloz a multiplicação dos edifícios. Libertando-se o movimento horizontal das grandes artérias, se libertariam também os volumes, alçando-se em altura. Exacerbados pelo ponto de vista do observador motorizado, emergiriam os novos motes da edificação paulistana: elevação, variação volumétrica, heterogeneidade. (CAMPOS, 2002, p. 347).

O Parque D. Pedro II sofreria suas primeiras alterações após sua inauguração em 1922, uma vez que a empreiteira entregou o parque a municipalidade sem que as obras estivessem concluídas, em especial o ajardinamento cuja finalização ficaria a cargo da Administração dos Jardins (órgão municipal dirigido na época por Antônio Etzel), tendo sido contratado, segundo Vanessa Costa Ribeiro (2012, p. 266), 20 guardas e 37 operários para completar as falhas na área ajardinada e para conservá-lo e três estátuas alegóricas foram colocadas no centro do parque. Outras alterações viriam em 1924, em virtude de sua posição estratégica durante a Revolução de mesmo ano, e em 1931, durante a curta gestão do prefeito Anhaia Mello (1930-1931), quando então se inicia a construção de um parque de jogos (posteriormente conhecido como Parque Infantil Pedro II). Sua inauguração se deu em 1935, na gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938).

Como pudemos constatar com o presente trabalho, a relevância desta pesquisa em torno dos projetos de Bouvard para o Parque Anhangabaú e Parque D. Pedro II encontra-se na importância de tais projetos para os rumos da cidade no início do século XX, ao coloca-la num patamar mais adequado, segundo os modelos urbanísticos e higiênicos que estavam sendo discutidos. O arquiteto e urbanista Joseph-Antoine Bouvard foi, sem dúvida, um dos principais agentes de transformação- no tecido urbano, na paisagem, na higienização- da cidade de São Paulo do início do século XX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

237

ARTIGAS, João Batista Vilanova. (1976). *Projeto de reorganização do parque do Anhangabaú*. Módulo, Rio de Janeiro, nº 42, v.11, p.35-41, mar/mai.

BARBUY, Heloísa. (2006). *A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914*. São Paulo: EDUSP.

BUCCI, Angelo. *Anhangabaú, o Chá e a metrópole*. (1998). Dissertação de mestrado. São Paulo: FAU/USP, 1998.

CAMPOS, Candido Malta; ACKEL, Luiz Gonzaga Montans. *Freire e Bouvard: A cidade europeia*. In: Candido Malta Campos Neto; Nadia Somekh. (Org.). (2002). *A cidade que não pode parar: Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora Mackpesquisa.

CAMPOS, Candido Malta. (2002). *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo.

CAMPOS, Candido Malta; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. (2006). *Palacete Santa Helena: um pioneiro na modernidade em São Paulo*. São Paulo: SENAC SP/Imprensa Oficial do Estado.

CAMPOS, Eudes. (2011). *Arquivo Histórico de São Paulo: história pública da cidade*. São Paulo: Imprensa Oficial SP.

CAVALCANTI, Pedro; DELION, Luciano. (2004). *São Paulo: a juventude do centro*. São Paulo: Grifo.

DEAECTO, Marisa Midori. (2001). *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)*. São Paulo: SENAC SP.

DOURADO, Guilherme Mazza. (2008). *Belle Époque dos Jardins: da França ao Brasil do século XIX e início do XX*. Tese de doutoramento, São Carlos: EESC/USP.

FARIAS, Priscila Lena. (2014). *Memória Gráfica Paulistana: a tipografia em São Paulo no século XIX e início do século XX*. Tese de doutoramento, São Paulo: FAU/USP.

FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 2005.

FIX, Mariana. (2007). *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo.

- FORTUNA, Rogério Proença Leite; LEITE, Rogério Proença. (2012). *Diálogos urbanos: territórios, culturas, patrimônios*. Coimbra: Edições Almedina.
- FREIRE, Victor da Silva. (1911). *Melhoramentos de São Paulo*. Revista Polytechnica de São Paulo, fev/mar.
- FREIRE, Victor da Silva. (1942). Urbanismo. *Revista de Engenharia São Paulo*: nov.
- GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. (2003). *Goiânia, uma modernidade possível*. Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Desenvolvimento do Centro-Oeste.
- GROSTEIN, M. D. (1994). A reconstrução permanente. In: MEYER, R. et al. *São Paulo Centro XXI: entre história e projeto*. São Paulo, Associação Viva o Centro.
- GUARALDO, Eliane. (2002). *Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930*. Tese de doutoramento, São Paulo: FAU/USP.
- GUTIERREZ, Ramón. (1983). *Arquitectura y Urbanismo in Iberoamérica*. Madrid: Editora Catédra.
- HOWARD, Ebenezer. *Cidades Jardins de Amanhã*. (2002). São Paulo: Editora Hucitec.
- KAKO, Iara Sakitani. *O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930*. Tese de doutoramento, São Paulo: FFLCH/USP, 2013.
- KLIASS, Rosa Grena. *Parques Urbanos de São Paulo*. (1994). São Paulo: Pini Editora.
- LEME, Maria Cristina da Silva. (2005). *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*. Salvador: EDUFBA.
- MACEDO, Silvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. (2002). *Parques urbanos no Brasil*. São Paulo: EDUSP.
- MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. (2004). *São Paulo Metrópole*. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial.
- MORSE, Richard M. (1970). *Formação Histórica de São Paulo (De Comunidade à Metrópole)*. São Paulo: Difel.
- PASSOS, Maria Lúcia Perrone de Faro; EMÍDIO, Teresa. (2009). *Desenhando São Paulo: mapas e literatura, 1877-1954*. São Paulo: SENAC SP.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. (2004). *São Paulo: vila cidade metrópole*. São Paulo: Prefeitura de São Paulo.
- ROLNIK, Raquel. (2001). *São Paulo*. São Paulo: Publifolha.
- SEGAWA, Hugo. (2004). *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial.
- SEVCENKO, Nicolau. (1992). *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo, Cia das Letras.
- SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. (2004). *Anhangabaú: história e urbanismo*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.

TOLEDO, Benedito Lima de. (1996). *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno*. São Paulo: Empresa das Artes.

_____. (1989). *Anhangabaú*. São Paulo: FIESP; CIESP.

_____. (1989). *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: FIESP; CIESP.