

## ARQUITEXTOS

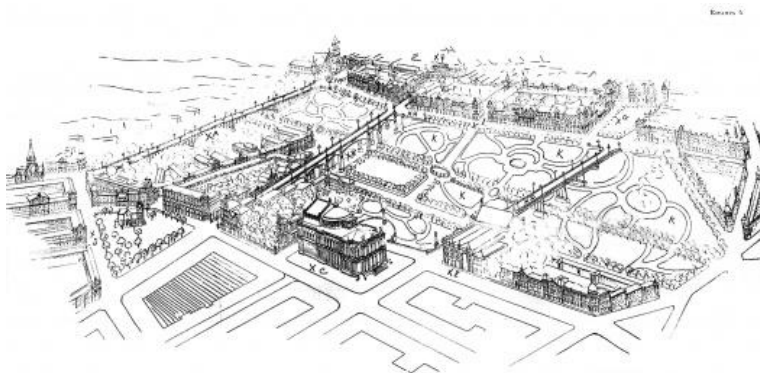
architexts ISSN 1809-6298

search in architexts ok  
archive | who we are | rules

120.03 year 10, may 2010

### O nascimento da ideia de parque urbano e do urbanismo modernos em São Paulo

Fabiano Lemes de Oliveira



Perspectiva da área do Parque do Anhangabaú. Projeto de Freire e Guilhem [FREIRE, 1911]  
1/10



#### how to quote

OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. O nascimento da ideia de parque urbano e do urbanismo modernos em São Paulo. *Arquitextos*, São Paulo, ano 10, n. 120.03, Vitruvius, maio 2010  
<<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.120/3433>>.

#### Introdução

É com a fundação do urbanismo como disciplina em São Paulo que aparece a ideia moderna de parque urbano na cidade (1). Os novos olhares transformadores para a cidade e a paisagem, a vontade de construção de uma nova urbe a partir da ciência urbanística que se difundia internacionalmente, traz a percepção da necessidade da criação de parques. Se até o seu aparecimento dentro do urbanismo as áreas verdes se vinculavam quase que unicamente às vontades de embelezamento urbano, de criação de espaços salubres e aptos para os passeios das elites; é nos primeiros planos para a cidade que os parques e sistemas de parques passam a ser considerados como elementos chave do planejamento e de conexão do tecido urbano. O embelezamento, saneamento e oferecimento de áreas verdes para o deleite persistem como interesses, mas se percebe uma mudança clara de postura em direção ao entendimento do parque como instrumento de construção da nova cidade almejada e onde se passa a

#### 120.03

abstracts  
how to quote

#### languages

original: português

#### share



#### 120

120.00

**Patrimônio Imaterial: ações e projetos da Superintendência do Iphan no DF**

Rodrigo Martins  
Ramassote and George Bessoni

120.01

**A Praça dos Três Poderes**

Francisco Lauande

120.02

**Das reformas de base ao BNH**

**as propostas do Seminário de Habitação e Reforma Urbana (1)**

Nabil Bonduki and Ana Paula Koury

120.04

**Klumbumbus descubre el Trópico**

Henry Klumb, Puerto Rico y la modernidad en lo existente

Luz Marie Rodríguez

120.05

**Exilios arquitectónicos**

Henry Vicente Garrido

120.06

**Construcción de ciudad Panorama de la arquitectura reciente en Colombia**

Rafael Méndez Cárdenas

120.07

**Um breve olhar sobre os apartamentos de Rino**

pensar em novos públicos e usos, como sejam o esporte e recreio ativo.  
(2)

Demonstraremos como o urbanismo do *Städtebau* da Europa continental, do *Town Planning* britânico e as assertivas de Hénard foram as referências iniciais determinantes tanto para a constituição do urbanismo na cidade, como para a ideia de parque moderno. É, portanto, do período que vai do último quarto do século XIX às primeiras décadas do século XX que trataremos neste artigo, sobretudo do trabalho de Victor da Silva Freire, buscando identificar as relações entre o pensamento urbanístico e as concepções de parques inseridas nestas reflexões.

#### **Crescimento urbano e o interesse pelo verde**

É sem dúvida no último quartel do século XIX que a cidade ratifica seu crescimento expandindo-se para além das várzeas e em que se iniciam reflexões, por parte das elites, centradas sobre seu espaço urbano, sobre como organizar e modificar a então cidade provinciana em uma urbe que tornasse visível sua prosperidade econômica. É, com isso, já no governo de João Teodoro Xavier, entre 1872 e 1875, que aparecem as primeiras intervenções - incrementadas na administração de Antonio da Silva Prado, de 1889 a 1911 - em que embelezamento, saneamento e modernidade se buscam nas construções ideológicas para a apresentação de uma nova imagem urbana. Dentre essas intervenções, mencionamos: a arborização de vias, a criação da Praça do Patriarca, a ampliação do Largo da Sé e do Largo do Rosário (Praça Antonio Prado), remodelação do Largo do Arouche e do Largo do Paissandu, a abertura do Parque Antártica, os jardins do Museu Paulista, a arborização da Praça da República e a remodelação do Jardim Público. Conquanto se avançasse na provisão de áreas verdes para a cidade, a ideia de parque urbano moderno não se colocava ainda nas proposições dos poderes municipais e estaduais.

Apesar de que essas atuações tratassem de posturas concretas de dotar de verde a cidade, se limitaram em grande parte ao centro e às partes elevadas. Da mesma forma, as áreas de várzeas não se viram objeto de interesses claros de transformações pensadas em intervenções de conjunto, mas de obras restritas às chaves do saneamento, arborização e embelezamento. A ideia de parque moderno - pensado como elemento estruturador do planejamento da cidade e com a nítida intenção de que fossem usados por toda a população, para o deleite, passeio e recreação ativa - não estava ainda colocada.

#### ***Städtebau*, *British Town Planning* e Eugène Hénard como referências na formação do urbanismo em São Paulo**

Será com as reflexões germinadas no interior da Diretoria de Obras Municipais, com Freire, Guilhem e Cintra, que se buscará uma visão totalizadora para a cidade através da defesa de um plano de conjunto e se estabelecerão horizontes referenciais distintos daqueles em voga até então para a construção do urbanismo em São Paulo. Se basicamente no contexto cultural do momento discutiam-se preceitos do sanitarismo, do embelezamento urbano e dos traçados acadêmicos, sobretudo Freire realizará uma campanha a favor de referências outras no sentido de dotar de embasamento científico os procedimentos de intervenção na cidade. Dessa forma, as correntes do *Städtebau* da Europa Continental, o *Town Planning* Britânico e os escritos de Hénard serão difundidas e será a partir desse estudo que nasce a ideia de parque urbano moderno em São Paulo. A partir dessas reflexões, se defenderá a necessidade de se planejar a cidade como um todo, a partir de uma visão compreensiva da geografia, da história e dos condicionantes locais, e em que o parque urbano jogaria um papel preponderante. Passa a ser considerado como instrumento de projeto da cidade moderna, como forma de intervenção na conexão do tecido urbano e se reconhece a necessidade de que toda a população tivesse acesso a essas áreas.

A Diretoria de Obras Municipais, concebida com a intenção de estudar as necessidades de planejamento da cidade, se centra nos debates sobre os documentos realizados por Silva Telles e desenvolve a partir desta uma solução de conjunto para a cidade. Então sob direção de Vitor da Silva Freire, a DOM. apresenta uma proposta conhecida como "Freire-Guilhem", aprovada em junho de 1910 e publicada na Revista *Politécnica* em 1911. Neste texto, além de criticar a solução desenvolvida por Samuel das Neves, defende seu próprio trabalho a partir de argumentações muito atuais para o momento.

Inicialmente, faz uma breve exposição sobre como as cidades europeias passaram por momentos de crescimento populacional intensos, em função da industrialização e do incremento do maquinismo no campo, citando textualmente exemplos na Grã-Bretanha, como o clássico caso de Manchester, e na Alemanha. Vislumbra em suas análises que tais fenômenos, inexoravelmente, se apresentariam como realidade em um futuro imediato em São Paulo, tal como se fazia em cidades americanas como Buenos Aires e Rio de Janeiro. Assim, é a partir da percepção já evidente do crescimento da cidade e da iminente industrialização que Freire pensa uma proposta

Levi:  
produção imobiliária,  
inovação e a promoção  
modernista de edifícios  
coletivos  
verticalizados na  
cidade de São Paulo (1)  
*Simone Barbosa Villa*

urbanística para a cidade e na qual, como veremos, o papel do parque urbano é fundamental.

Se por uma parte o exemplo do plano de saneamento e embelezamento do Rio de Janeiro havia instigado os paulistanos a também intervirem na cidade, em modernizá-la e tentar pô-la a par das principais cidades americanas, por outro lado se pautaram em modelos distintos. Na capital federal, a influência haussmanniana se vê permeando a abertura das vias, alargamentos e alinhamentos como um dos principais referenciais. Além da ideia do bulevar parisiense da segunda metade do XIX, com sua forte geometria, desenho acadêmico e linearidade, também o ideário *City Beautiful*, em evidência a partir da Exposição Universal de Columbia, de 1893, organizada por Burnham e Bennet, aparecerá como respaldos teóricos e práticos de intervenções nas cidades. Em oposição à tendência monumentalizadora marcada pela influência *Beaux-Arts* das realizações no Rio de Janeiro de Pereira Passos, sobretudo com a Avenida Central, e das propostas anteriores para São Paulo - como o de abertura de três grandes avenidas e o "projeto do Governo" - Freire opta por aproximar-se das tendências urbanísticas desenvolvidas na Alemanha e na Inglaterra, em que a influência do pintoresco e das intervenções mais atentas aos traçados das cidades históricas e da topografia se viam como balizas claras das propostas de expansão e reordenação urbanas. Assim afirma que:

"Manter-se, pois, na ilusão de que para resolver o problema do centro de São Paulo basta saber levantar plantas do existente, manejar o esquadro e o tira-linhas, é ter uma noção das coisas fora de moda há quase meio século.

A origem dessa falsa noção vem da transformação de Paris começada após a Revolução, mas levada realmente a cabo no Segundo Império, pelo Barão Haussmann. Empregou ele em larga escala o alinhamento reto, regular, sobre longas extensões." (3)

Não podemos deixar de chamar a atenção para o fato de que em vários loteamentos de chácaras de particulares que se faziam, o referencial da quadricula era predominante, em que podemos citar vários exemplos, como os bairros: Santa Cecília, Santa Ifigênia, Campos Elíseos, da Avenida Paulista, Ipiranga, dentre outros. Alerta, Freire, dessa forma, para o que considerava cópias falhas de um modelo não apropriado. Quais seriam então aqueles adequados para uso no caso brasileiro e, ainda melhor, para São Paulo? Em resposta, estrutura uma série de argumentos no sentido de definir com clareza as principais posturas internacionais que seriam válidas como princípios iniciais para o estabelecimento de parâmetros para as intervenções em São Paulo. Assim, se foi na Inglaterra e na Alemanha que os fenômenos do crescimento urbano e da industrialização foram mais visíveis e onde as respostas urbanísticas do *Town planning* britânico e do *Städtebau* alemão, de acordo com Freire, se apresentaram de maneira apropriada, é a partir basicamente dessas referências que estipula seu pensamento sobre como deve ser a cidade que se projeta e por quais transformações deve passar. Dá clara ênfase ao pioneirismo alemão, entendendo as reflexões inglesas como um desenvolvimento da experiência germânica e, apoiando-se em Hénard, critica as realizações contemporâneas em Paris.

Dito isso, destacamos a influência da revista *Der Städtebau* nas reflexões de Freire. Lançada em 1904 e editada por Camillo Sitte e Theodor Goecke, reunia um conjunto significativo de propostas de expansão e remodelação, sobretudo de cidades centro-europeias realizadas desde meados do século XIX (4). É flagrante como as alterações estruturais ocasionadas pelo crescimento industrial e populacional levaram profissionais de distintas áreas a refletir acerca de como enfrentar os novos problemas das cidades. A expansão para além das muralhas emergia assim como fenômeno ao qual os novos profissionais buscavam dar respostas baseadas em critérios científicos. Tal corrente, conhecida como *Städtebau*, cujos principais personagens são além dos dois mencionados, atores como Theodor Fischer, Gurllit, Baumeister, Stübben, Henrici, Eberstadt, dentre outros, se propõem ao estudo científico e sistemático do fenômeno urbano a nível teórico, como em atuações práticas em projetos para um grande número de cidades, sobretudo na Alemanha. A tradição da engenharia que ali vinha se maturando desde a primeira metade do século XIX, (5) permitiu que boa parte dos estudos da urbanística estivessem fundamentados em preocupações científicas e as empresas enfrentadas a partir de um grande controle técnico. Dessa forma, são notáveis os esforços de racionalização tanto dos elementos básicos de uma cidade, como da habitação e dos sistemas mais complexos, quais sejam os infraestruturais, como o tratamento dos rios, das áreas verdes, das circulações e meios de transporte. Tratava-se, enfim, de catalogar, organizar e analisar as possibilidades e maneiras de intervir nas cidades, passá-las por um crivo técnico e dotar de bases científicas as formulações produzidas por esses estudos, sem que se recusasse o interesse pela criação de uma cidade agradável ao olhar. É, então, logo nos primeiros anos de forte industrialização na Alemanha e de um notado impulso demográfico que surge uma das primeiras e mais significativas contribuições para a sistematização da disciplina, com a obra de Reinhard Baumeister, de 1876, *Stadt-Erweiterungen*, a qual logo se

seguem a de Joseph Stübben, *Der Städtebau. Handbuch der Architektur*, de 1890; e de Rudolf Eberstadt, *Handbuch der Wohnungswesen und der Wohnungsfrage*, de 1909. O crescimento das urbes alemãs, orientado por esses profissionais do final do século XIX, se dá então a partir de preceitos que vão além dos próprios da engenharia e da arquitetura até o momento, incorporando aspectos econômicos e sociais na tentativa de estabelecer uma visão de conjunto dos problemas citadinos. Maiormente, se verifica um esforço em definir planos abrangentes para toda a cidade e onde se nota a presença quase constante de uma via de circunvalação na antiga posição das muralhas, diretrizes de crescimento radioconcêntricas e a incorporação de parques e áreas verdes.

A definição de soluções anulares e de estudos cuidadosos dos centros históricos - nas intervenções das cidades no período, como vemos em Stübben e nos outros principais personagens da *Städtebau* - parte da forma da cidade pré-industrial para estudar o seu desenvolvimento. Considera-se que a expansão deva ser cuidadosamente controlada a partir basicamente de um sistema viário radioconcêntrico, contrária, portanto, ao ideário *Beaux-Arts* de definição da abertura de eixos barrocos no tecido urbano ou do uso de sua estrutura compositiva para definir a expansão das cidades. Dessa forma, tentava-se descongestionar o centro aliviando-o de fluxos desnecessários a partir da criação de um anel de distribuição do tráfego para as radiais, além de outros que estruturariam o viário nas novas áreas.

A ideia de sistema, presente na disposição e estudo das circulações, também se aplica às áreas verdes e se articulam ambos em uma proposta integrada. Este tema aparece nas publicações de todos os autores da *Städtebau* mencionados, como elementos necessários ao planejamento das expansões e à cidade como um todo. Destarte, o papel do verde e do parque urbano, como vemos, se reforça nos discursos e em muitos casos é tratado como primordial para a vida do homem na cidade moderna.

Note-se, a título de exemplificação, que Stübben (como Baumeister o fizera) dedica um apartado inteiro de seu livro para tratar do verde urbano, indicando desde o princípio da publicação a necessidade das cidades em prever áreas abertas verdes. Apresenta então a articulação entre vias arborizadas, praças arborizadas e parques, como solução mais adequada para dotar as cidades de áreas verdes que se conformem como um sistema e estejam vinculadas tanto às antigas áreas existentes, como às novas áreas projetadas. Os parques são divididos então em parques-jardins (*parkgärten*), parque florestal (*parkwälder*) e avenidas-parque (*parkpromenaden*). Busca também definir as proporções adequadas e propõe, como referência, que toda cidade de 20.000 habitantes deveria ter um jardim público e que as que fossem maiores deveriam contar com 10% de sua área urbanizada apenas com parques e 30% do total se incluímos as praças e vias arborizadas. Ao contrário de valorizar a criação de poucos e grandes parques, prefere a dispersão de áreas verdes menores no tecido da cidade, que deveriam ter área não inferior a 5 hectares. Ressaltamos, portanto, que se posicionava favorável à disseminação de áreas verdes que se verificava em Londres desde o final do século XVIII, com a criação de *squares* e parques. Hénard e logo Victor da Silva Freire compartilharam essa opinião e advogaram a favor da criação de áreas verdes espalhadas no tecido urbano das cidades, criticando ambos o exemplo de Paris, com o *Bois de Boulogne* e o *Bois de Vincennes*, todos os dois enormes, periféricos e, portanto, não tão efetivos enquanto ao uso para populações distantes.

Veja-se que em geral as preocupações estéticas se farão notar em maior ou menor grau nestes escritos, sobretudo na obra de Sitte, um dos autores mais citados por Freire. Neste sentido, as exageradas linhas retas do urbanismo barroco ou a quadricula norte-americana ou das cidades hispano-americanas eram vistas com resguardo. Sitte, em seu livro, de 1889, *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen* (A construção das cidades segundo seus princípios artísticos), publicada no contexto já tratado e como resposta às intervenções na cidade de Viena, será um dos principais contestadores desses modelos de ocupação do território, afirmando sua falta de artisticidade, sua monotonia e repetitividade, além de que, para o autor, implantá-los em cidades antigas descaracterizaria os seus aspectos pitorescos. Sitte reconhece a cidade pré-industrial como espaço com forma definida, delimitada, e no qual identifica distintos exemplos de percursos agradáveis entre praças e ruas, que proporcionariam constantes sensações de surpresa a cada deslocamento do transeunte. Logo, o papel do espaço público, para Sitte, é o de articular a cidade, de criar vida urbana, de possibilitar as trocas, o encontro e é o lugar onde o caráter artístico de uma cidade é percebido. Centra-se nas praças, antes que nos parques, e ao tratar do verde urbano, se dedica a jardins e à arborização.

É imprescindível lembrar que a institucionalização do ensino de engenharia em São Paulo se dá apenas 10 anos antes (em 1894) da inauguração da referida revista alemã e que a formação dos engenheiros da Escola Politécnica de São Paulo seguia o modelo germânico, e não o parisiense, dado que seu organizador e primeiro diretor, Antonio Francisco de Paula, havia estudado em Karlsruhe, formando-se em 1868 (6)

na mesma universidade onde Baumeister foi professor por muitos anos. Freire leciona na Escola Politécnica de São Paulo de 1897 a 1937, inserindo-se ativamente neste ambiente de forte influência alemã e participando, portanto, da divulgação dessas práticas urbanísticas dos primeiros momentos da consolidação da disciplina no cenário internacional.

A criação de instituições e fóruns de divulgação e trocas de experiências no campo do urbanismo se verificam substancialmente no período. Sendo fundamentais neste labor e de especial importância para o estudo do urbanismo em São Paulo, destacamos: a *Städtebau Ausstellung* de Berlim (Exposição Internacional de Urbanismo de Berlim), de 1910; a *Town Planning Conference*, realizada em Londres, no mesmo ano, além da formação em Paris da *Société Française des Architectes Urbanistes*, em 1911. São representativas da cultura urbanística que se destilava a partir das experiências do *Städtebau*, por um lado; do nascimento do *Town Planning* como *corpus* teórico, e dos estudos franceses a partir das revisões do haussmannianismo.

Em relação à segunda, representou um marco na construção e difusão da disciplina e foi organizada um ano depois da promulgação do *Town Planning Act* de 1909, pelo *Royal Institute of British Architects* (RIBA). Contou com a participação de delegações de vários países, em que se menciona a presença de Victor da Silva Freire, (7) e cujas principais contribuições foram as do *Städtebau* alemão e do reformismo anglo-saxão (8). Neste último, tanto as teorias miasmáticas como a crença de que o bem-estar humano era determinado fortemente pelo meio atuaram positivamente no sentido de dotar as cidades de áreas verdes. Deste modo, à tradição de produção de residências unifamiliares e das *squares* se reforçou o grande interesse pela criação de áreas verdes públicas que possibilitariam a circulação do ar e a presença do sol, combatendo os focos miasmáticos e permitindo o contato direto dos moradores com a natureza. Em maior escala, essas duas concepções se difundem em urbanizações suburbanas a partir de criações de bairros operários como Port Sunlight, em 1888, e Bournville a partir do final dos anos 80, onde as residências se espalham em amplas áreas verdes que cumpriram tanto sua função sanitária como psicológica. O aporte de Howard com a teoria das cidades-jardins, a criação de inúmeras associações em favor dessa teoria e o desenvolvimento de Unwin dessa matriz conceitual reforçaram a valorização da importância do verde urbano e já apontam para um momento de maiores assertivas em direção ao planejamento a larga escala, como se fez em Letchworth, em 1903, e em Hampstead Garden Suburb, logo após o Ato de 1906. É interessante notar como na *Town Planning Conference* de Londres, interessou aos organizadores mostrar exatamente essa produção e se organizaram visitas com todos os participantes a Letchworth, Bath, Hampstead Garden Suburb, Port Sunlight, Bournville, Bedford Park e a área do Regents' Park. Dessa forma, vale deixar claro que a introdução das referências do urbanismo britânico e em especial do modelo cidade-jardim em São Paulo não se dá apenas com a presença de Barry Parker na capital paulista de 1917 a 1919, mas sim em um período notadamente anterior, datando de menções textuais de profissionais atuantes em São Paulo desde o fim do século XIX e com especial afinco nos primeiros anos da década de 10, com Victor da Silva Freire. Todo esse conjunto de intervenções fez com que já no começo do século XX se ressaltasse a grande quantidade de áreas verdes de Londres e suas imediações, em comparação com as outras grandes capitais europeias. A apreciação de Hénard sobre esse fato é exemplificada a partir de mapas comparativos entre Paris e Londres e foi usada tanto por Victor da Silva Freire como por Prestes Maia ao tratar da criação de áreas verdes.

O trabalho de Hénard, *Études sur les transformations de Paris*, (9) tem importância extremamente significativa para o estudo do urbanismo no Brasil. Fundamentalmente, os urbanistas locais terão em seu livro um apoio teórico dos mais valorizados para pensar o crescimento das cidades, em que destacamos o apartado sobre a circulação nas cidades modernas, o destinado a explicar o *Boulevard à Redans*, e o relativo aos grandes espaços livres de Paris e Londres. Em síntese, deve-se notar que o fundamental de sua concepção, para as análises que aqui nos propusemos a fazer, é a sua ideia de "perímetro de radiação", que seria uma via circular que recolheria as circulações radiais amenizando o trânsito em sentido centro-periferia. A respeito das áreas livres, as define em dois grupos: vias e praças; e jardins e parques, sendo os dois últimos fundamentais, a seu ver, para as cidades. Não se deveria tratar, segundo Hénard, da criação de jardins de luxo, mas sim de espaços que estivessem aptos para a recreação, para a prática de exercícios físicos e de esportes para todas as classes (10). Novamente, a partir de um procedimento metodológico comparativo, Hénard chama a atenção, e em sintonia com o já defendido por Stübben, que mais vale uma equitativa distribuição de áreas verdes na cidade que sua concentração em locais determinados, usando para o primeiro caso, Londres, e para o segundo, Paris.

Em São Paulo, tratava-se de preparar a cidade para o crescimento que se anunciava, de enfrentar os problemas sanitários, de circulação e de

criação de uma urbe moderna que enfrentasse o novo século com uma nova imagem. Se os fenômenos da multidão, do inchaço urbano e a resposta aos problemas advindos da industrialização haviam sido endógenos ao continente europeu até final do século XIX, a realidade industrial, evidentemente com matizes bastante distintas, se faria sentir com toda sua força no Brasil no século XX, e em São Paulo especificamente. Freire justifica assim a necessidade de elaboração de um plano de conjunto que estruturasse as reformas urbanas pelas quais deveria, a seu ver, passar a cidade. Atém-se então a prever uma expansão controlada, em que não se descartaram intervenções no tecido consolidado, como a criação de um anel viário e sua conexão com as novas áreas.

Tal anel circundaria o núcleo histórico - desde o Largo de São Bento, passando pela catedral da Sé, com abertura de vasta esplanada no Largo do São Francisco, pela Rua Libero Badaró, alargada e nivelada, tocando neste trecho a área do Anhangabaú - situando-se em promontório em relação à área da várzea do Carmo. Destaca como essa via articulada aos outros espaços livres e edifícios públicos causaria uma forte impressão ao visitante, que teria em cada lado do circuito um grande parque, de um lado o da várzea do Carmo e de outro o Anhangabaú (11). Desta solução, destacamos a proximidade conceitual com as cinturas propostas em várias cidades alemãs, como Dessau, Leipzig e Nuremberg, além da Ringstrasse viense. A vontade de modernização urbana referente à descongestão, à maior fluidez de circulação e o proporcionamento de espaços verdes não podem ser desvinculados em ambos os casos de preceitos estéticos e ideários de modernidade. Neste sentido, as diferenças de escala são nítidas enquanto às realizações e se verificam na simplificação do anel proposto para São Paulo em comparação com as iniciativas modelares tomadas. Cabe ainda mencionar o interesse de Freire, na definição do anel paulistano, pelo modelo de *Boulevard à Redans*, criado por Hénard, com seu traçado irregular e disposição enviesada das edificações, bem como para os projetos da *Königstrasse* de Nuremberg e da via perimetral de Dessau, proposta por Henrici, citados em seu texto.

Freire argumentava a favor de um projeto que partisse das características específicas do processo de formação histórica da cidade, de sua adaptação à topografia, aliadas às novas concepções urbanísticas já aludidas. Em sua descrição de como o traçado colonial de São Paulo se aproximava dos caminhos primitivos, pitorescos, curvilíneos e respeitosos com o sítio das antigas cidades europeias, Freire se apropria da maneira como Brinckmann destaca a evolução histórica desses núcleos urbanos na Europa, além de também ser nítido como reflete claramente os discursos de Sitte e Hénard. O futuro crescimento deveria, portanto, evitar a descaracterização da irregularidade na ocupação do território, mantendo-a como princípio de desenho das novas áreas, das radiais e perimetrais. Defende então traçados flexíveis, adaptados às condições locais e onde a curva fosse preponderante, tais como se deram em Nuremberg e Darmstadt, ou outros exemplos do *Städtebau*, ou ainda como Unwin desenvolveu nos projetos de subúrbios e de Letchworth:

"É que o nosso centro é bem um agregado irregular ou 'pitoresco' - é o termo técnico que, neste caso, dá a exata impressão da verdade - onde as ruas seguiram, como nas cidades da Europa, a fantasia do construtor e não este o implacável cordel do alinhador.

(...)

Não é precisamente a curva que melhor se presta a adaptar-se à configuração do nosso terreno acidentado, do qual suga a cidade o seu elemento característico de encanto: o pitoresco?" (12)

#### **A origem da ideia de parque urbano e de sistema de parques em São Paulo**

Como havia sugerido Stübgen e Hénard em seus livros, Freire formula a necessidade de se pensar o crescimento de São Paulo pela criação de um sistema viário articulado ao de áreas abertas, que são entendidos como claros elementos de intervenção urbanística, mas do que como simples espaços para o embelezamento urbano. Defende ainda, apoiando-se no urbanista francês, a difusão das áreas verdes no tecido urbano, tal como se havia feito em Londres, em oposição ao caso de Paris. Além do seu papel higiênico, psicológico e de fornecimento de espaços para recreação, funcionariam como estruturadores do crescimento da cidade, que a seu ver, só poderia expandir-se substancialmente se tal processo viesse acompanhado do aumento de suas áreas verdes.

Reticente enquanto à possibilidade de expansão contínua das cidades, Freire reconhece a necessidade de que um crescimento controlado teria que realizar-se e, com isso, a importância de se pensar a criação de um sistema de parques. A ideia de sistema de Parques aparece como conceito também no século XIX, com Olmsted nos Estados Unidos, e se difunde internacionalmente como possibilidade concreta de incorporação do verde na construção das cidades modernas. Não se pode deixar de reforçar que não se tratou, como vínhamos comentando, de uma formulação puramente

americana. As experiências europeias de arborização de vias, tais como os *Cours*, *Allées* e *Bulevards*; a experiência de Alphand em Paris de Napoleão III e a criação de anéis verdes ao redor das antigas muralhas, como realizado em Viena e em várias cidades na Alemanha, foram referências essenciais para a sistematização da ideia de sistema de parques nos Estados Unidos. (13)

Freire se remete ao sistema de parques de Boston a partir de um prisma científico e psicossocial, entendendo-o como modelo cuja importância na aplicação no planejamento das cidades combateria tanto o problema da congestão, como da circulação, da dotação da cidade de áreas higiênicas e permitiria o convívio em meio ao verde. Em suma, tratava-se de um preceito, antes que de uma ferramenta isolada, de compreensão do urbanismo a partir de uma visão abrangente dos problemas citadinos:

"Nasceu a noção atual de 'sistema de parques', denominação técnica já consagrada e que exprime para cada cidade, a forma por que ela satisfaz a necessidade de distribuição de ar puro, luz, repouso e recreio, ao melhor das suas forças vivas, às suas crianças. E não é só. É a salubridade moral que se procura também obter. (...)

E não era somente Boston. 'Todas', todas as cidades americanas seguiram-lhe o exemplo. Passara o Atlântico a compreensão exata do papel representado pelos 'sistemas de parques' no aspecto da vida social que oferece a existência em aglomeração." (14)

Em relação a São Paulo, qual seria a possibilidade de se criar um sistema de parques? Para Freire, seria bastante plausível desde que o poder público comprasse ou preservasse amplas áreas para dedicá-las a esse fim, ainda que não se criassem todos os parques de uma única vez, mas sim na medida em que a cidade fosse se expandindo. A iminência da construção dos parques do Anhangabaú e da Várzea do Carmo, bem como as intervenções no Rio de Janeiro, em Buenos Aires e o plano de La Plata de 1882, acenavam para uma conjuntura em que a probabilidade de que tal iniciativa viesse a se concretizar não fosse completamente ilusória, embora fosse necessário, pelo menos, consolidar ambas conquistas.

Freire alertava para a necessidade de tal previsão, em consonância com os exemplos das administrações germânicas, inglesas, estadunidenses e argentinas, que vinham comprando áreas para destiná-las a estes fins e realizavam grandes aberturas de parques no momento. Vimos que o processo de loteamento das chácaras nas proximidades do centro se acelera no final do século XIX, sendo a especulação imobiliária crescente nestas áreas, fato que dificultaria a compra de áreas desocupadas e que, de acordo com o Diretor de Obras Municipais, apontava para a urgência dessa medida. Reforçava, ainda mais, a necessidade de que se atuasse com severidade a respeito do tema, ao comparar os índices de áreas verdes de várias cidades e demonstrar como São Paulo se encontrava em posição bastante inferior. (15)

Embora a execução dos dois parques mencionados fosse, portanto, obra de primeira necessidade de acordo com Freire, importava também, como mencionamos, a criação de áreas menores distribuídas na cidade. A sua proposta, além da articulação já tratada de praças, vias de comunicação e as duas áreas de parque designadas, se atém ao desenho específico do Parque do Anhangabaú. A nova imagem de modernidade urbana buscada se via em contraposição ao até então aspecto acanhado da cidade e passava necessariamente pela construção deste parque.

Coerente com as referências urbanísticas mencionadas previamente a respeito da proposta de conjunto, o desenho do parque também acompanha as discussões internacionais tratadas e se apropria de referências adotadas da urbanística alemã, especificamente na comunhão de desenhos geométricos com traçados sinuosos correntes no ideário paisagístico internacional desde o século XIX, em que destacamos os trabalhos de Gustav Meyer e Peter Joseph Lenné.

Da mesma forma como a tradição paisagística alemã havia definido estruturas de organização dos parques urbanos no século XIX, o desenho do parque do Anhangabaú deveria ater-se a esses princípios e combinar elementos do pintoresco inglês com traçados geométricos. Assim à irregularidade no traçado urbanístico, defendida por Sitte, Stübben e outros autores do Städtebau, com a utilização conjunta de retas e curvas, coincide, no projeto específico dos parques, com um interesse pela junção do jardim pintoresco com elementos formais geométricos no qual se incluem longas vias retilíneas e estádios, campos e outros locais para jogos. O Anhangabaú é visto como primeiro exemplo de um parque pensado para a cidade moderna que se queria construir, a partir da vontade de sanear a área, de dotar a urbe de mais verde, como em especial se constituiria como espaço de representação, encontro e que serviria para "demonstrar o grau de adiantamento" de São Paulo. Em função desta destinação e talvez pelas restrições de área, não se incluem áreas

esportivas, que logo seriam propostas em outros espaços com maiores dimensões, como o próprio parque da várzea do Carmo.

## Conclusão

Chamamos a atenção para como foi ao mesmo tempo da emergência do urbanismo como disciplina no século XIX no continente europeu que aparece também a ideia de parque urbano moderno. Esta se difunde, então, concomitantemente com o desenvolvimento de mecanismos para intervir na cidade industrial. O parque e demais áreas verdes já não são apenas considerados dentro da chave do higienismo e como elementos de embelezamento urbano, refúgios de natureza dentro da cidade destinados tão somente ao passeio contemplativo para certos grupos sociais; mas sim, como espaços necessariamente públicos, que permeassem todo o espaço urbano atuando como elementos de planejamento e que passassem a promover, sobretudo a partir do final do século XIX, também a recreação ativa e a prática esportiva.

Victor da Silva Freire foi um dos fundadores da disciplina urbanística em São Paulo e um dos primeiros a propor um plano sistemático de intervenção na cidade pautado teoricamente nas posturas de Hénard, de atores do *Städttbau* e do *Town Planning* britânico. A ideia de articulação entre um sistema viário radioperimetral, baseado nos estudos de Hénard e de Stübben, com um sistema de parques emerge então nos debates sobre a expansão da cidade de São Paulo e permeará uma grande quantidade de estudos posteriores para São Paulo (16). Freire propõe a construção de um anel ao redor do centro - distribuindo o tráfego e conectando diferentes áreas verdes, inclusive os parques do Anhangabaú e do Carmo a serem criados - bem como radiais em direção às áreas de expansão. Além da construção desses dois parques centrais, Freire defende as análises de Hénard a respeito de Londres e difunde a necessidade de pulverizar inúmeras áreas verdes de pequeno e médio tamanho no tecido urbano paulistano. É esse o primeiro momento significativo em que as áreas verdes passaram a integrar-se sistematicamente a um plano de conjunto, ainda que de certa forma restrito. Se antes eram criadas para pesquisa botânica, embelezamento urbano e sob a ótica sanitária, passam então a tornarem-se instrumentos efetivos de planejamento urbano, elementos fundamentais da vida da cidade moderna e pensadas para o uso de toda a população.

Em relação ao Parque do Anhangabaú, ocupou a várzea entre a colina e as novas áreas de expansão das elites, e seu projeto específico era coerente com as discussões urbanísticas e paisagísticas do momento. Articulou caminhos e canteiros sinuosos típicos da tradição pinturesca, com desenhos geométricos e uma avenida retilínea que o corta em sentido longitudinal, tal como presente em vários exemplos alemães. Foi pensado como primeiro exemplo de parque para a nova São Paulo em construção, dentro de uma clara perspectiva urbanística, articulando-se ao viário e conectando partes da cidade, além de promover um espaço belo e sano. Explicitaria ainda a modernidade da cidade que se reconfigurava a partir de princípios urbanísticos e paisagísticos presentes nas principais discussões internacionais. O projeto para o Parque do Carmo (Parque D. Pedro II), por sua vez articulava o centro ao Brás e, de acordo com o interesse inicial de Cochet, promoveria amplas áreas esportivas e de jogos. A possibilidade de conectá-lo ao rio Tietê e aos Jardins do Ipiranga, através das várzeas, já aparece como ideia na década de 10, explicitando ainda mais como construir a cidade passava pelo pensamento de construir parques urbanos. Os dois parques centrais mencionados aparecem como os principais espaços públicos pensados dentro de um contexto de intervenções urbanísticas abrangentes na cidade no período. Assim, com a formação do pensamento urbanístico em São Paulo moldado pelas referências mencionadas, surge também na cidade a ideia moderna de parque urbano.

---

## notas

1

Este texto apresenta uma pequena parte dos resultados contidos na tese de doutorado do autor: OLIVEIRA, Fabiano Lemes de (2008). *Modelos Urbanísticos Modernos e Parques Urbanos: as Relações entre Urbanismo e Paisagismo em São Paulo na Primeira Metade do Século XX*. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya (Tese de Doutorado). Para acessar o conteúdo completo da tese, acesse o link: <http://www.tesisenxarxa.net/TDX-1107108-100349>

2

Neste artigo, o "moderno" é entendido de uma maneira bastante ampla e não se refere à produção modernista. Em relação ao urbanismo, referimo-nos às soluções práticas e proposições teóricas que tiveram origem sobretudo na Europa desde final do século XIX e que de modo ou outro tentaram construir uma disciplina científica específica e que se distanciam dos procedimentos barrocos dos planos urbanos próprios do Setecentos. Em termos do parque urbano moderno, fazemos referência ao espaço verde de significativas dimensões inserido e em relação com o contexto urbano, pensado para o uso de toda a população a partir do



século XIX, tal como o definiu Chadwick. CHADWICK, G. F. (1966) *The Park and the Town in the 19th and 20th centuries*. London: The Architectural Press.

3

FREIRE, V. S. (1911). Melhoramentos de São Paulo. In: Revista Politécnica, n.33, p.114-15.

4

Relembremos que a unificação da Alemanha em 1871 favoreceu o desenvolvimento da indústria no país e o surgimento de diversos planos de expansão para as cidades.

5

Interessante ainda notar que há uma profusão de criação de escolas politécnicas na Europa Central na primeira metade do século XIX, como a de Viena em 1815, a de Karlsruhe em 1825, a de Munique, em 1827, a de Dresden em 1828, a de Stuttgart, em 1829, etc. Cf. FISCHER, S. *Ensino e profissão: o curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo*. São Paulo: FFLCH-USP, Tese de Doutorado, 1989, Cap.1.

6

Idem.

7

Victor da Silva Freire, segundo Campos Neto, teria participado deste evento. Entretanto, analisando os anais publicados, onde constam também os nomes dos membros e participantes, não pudemos localizar o nome de Freire. Ainda segundo esse autor, Freire teria participado, em 1913, do Congresso Internacional e Exposição Comparada de Cidades e do Congresso Internacional de Saneamento e Salubridade da Habitação na Bélgica; além dos Congressos de Habitação Econômica de Berlim e de Estradas, em Londres. Cf. CAMPOS NETO, C. M. (1999). *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, Tese de Doutorado, p.129.

8

Podemos destacar as participações de Stübben e Eberstadt; como também as de Howard, Unwin, Patrick Geddes, Thomas Mawson, Pepler, Hénard, Burnham e Robinson, dentre outros muitos palestrantes. Cf. RIBA (1910). *Transactions of the Town Planning Conference, Oct.* London: RIBA, 1910.

9

HÉNARD, E. *Etudes sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*. Paris : L'Equerre, 1982.

10

Idem, p.80.

11

FREIRE, V. S. (1911) p.104-5.

12

Idem, p.99-100.

13

Vale lembrar que Olmsted realizou viagens de estudo à Europa e George Edward Kessler, que realizou o sistema de parques de Kansas, de 1983, formou-se em Weimar e Potsdam onde tomou contato com as experiências germânicas. Cf. DÜMPELMANN, S. The Park International: Park System Planning as an International Phenomenon at the Beginning of the Twentieth Century. In: *GHI Bulletin*, n.37, 2005, p.75-86.

14

FREIRE, V. S. (1911), p.132-3.

15

Com apenas 25 hectares de parques e jardins públicos e 350.000 habitantes, São Paulo apresentaria um coeficiente de 0,71 m<sup>2</sup>/hab de área de parques ou 14.000 hab/ha, enquanto Boston possuía um índice de 94,7 hab/ha; Viena 400 hab/ha; Londres 1031,5 hab/ha; Buenos Aires 1200 hab/ha e Paris 1334 hab/ha. Relembrando o proposto por Stübben, que considerava necessário que 10% da área da cidade fosse destinada a parques, a taxa paulistana representaria uma área 12 vezes menor que a que havia recomendado. Ainda mais exigente, Freire tomando o índice de Paris, estima que para São Paulo seriam suficientes, ainda que não de todo adequado, 400 hectares de parques, ou seja, mais de 16 vezes o existente, o que representaria uma taxa de 11,4 m<sup>2</sup>/hab.

16

Veja OLIVEIRA, F. L. (2008).

---

#### sobre o autor

Fabiano Lemes de Oliveira é arquiteto e mestre pela EESC-USP, doutor pela Universidad Politécnica de Catalunya e professor da Portsmouth School of Architecture, da University of Portsmouth, Inglaterra

