

## REGISTROS EM REVISTA: MELHORAMENTO, CIÊNCIA URBANÍSTICA E METRÓPOLE

Mirandulina Azevedo

Faculdade de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo / Universidade Metodista de Piracicaba

mira.m.azevedo@gmail.com

### RESUMO

A conversão da cidade em metrópole anunciada por Simmel em “Metrópole e Vida Mental” é também o momento em que as relações sociais em seu conjunto seguem a racionalização das relações de produção. O termo melhoramento tornou-se estratégico nas reformas urbanísticas suscitadas pelas transformações em curso. Em São Paulo, no início do século 20, a questão adquire notoriedade com os planos de melhoramentos. Registrados pela Revista de Engenharia o plano de avenidas, a proposta Freire-Guilhem, o plano Samuel das Neves e a proposta de Bouvard documentaram o intenso debate da época. Revisitar esses planos nos permite compreender a complexa e subjacente relação entre melhorar e lucrar com algo de modo que, necessariamente, articulavam-se propostas urbanísticas e interesses privados. As dificuldades enfrentadas pela cidade de São Paulo na realização de melhoramentos decorriam, segundo Victor Freire, não só do desconhecimento das novas metodologias da disciplina urbanística mas também de uma legislação imprecisa e inadequada que projetava no futuro embaraços ainda maiores.

**PALAVRAS-CHAVE:** *Melhoramento; urbanismo; metrópole.*

## TITLE: JOURNAL REGISTERS: IMPROVEMENT, URBAN PLANNING SCIENCE AND METROPOLIS

### ABSTRACT

*The conversion of the city into metropolis as announced by Simmel in “The Metropolis and Mental Life” is also the moment when social relationships as a whole follow the rationalization of production relations. The term improvement became strategic in urban planning reformations caused by transformations in course. In São Paulo, in the early 20<sup>th</sup> Century, the issue becomes relevant with improvement plans. With registration by Revista de Engenharia of the plan of avenues, the Freire-Guilhem proposal, the Samuel das Neves plan and the Bouvard proposal documented the intense debate at the time. Revisiting these plans allows us to understand the complex underlying relationship between improving and profiting with something so that urban planning proposals and private interests were necessarily articulated. Difficulties face by the city of São Paulo in the performance of improvements rose out of, according to Victor Freire, not only the lack of knowledge of new methodologies of the urban planning discipline, but also of an imprecise and inadequate legislation that projected yet larger obstacles for the future.*

**KEYWORDS:** *Improvement. Urbanism.. Metropolis.*

## MELHORAMENTO, CIÊNCIA URBANÍSTICA E METRÓPOLE

Entre as recordações da antiga cidade<sup>1</sup> e os primórdios da metrópole, registrou-se, na crônica paulistana, a noção de que esta transição não ocorria sem sobressaltos. Tratava-se mais de uma ruptura desconcertante que provocava quase o efeito de um choque. É que durante muito tempo as mudanças foram lentas e pontuais; Antonio Egydio Martins, em livro célebre, referia-se à larga extensão de tempo de 1554 a 1910 como São Paulo antigo. O ano de publicação dessa obra, 1911, seria também o momento dos planos de melhoramentos da capital. Este evento, por si só, atestava que a cidade adquiria uma dinâmica distinta da que lhe era habitual.

Não por acaso, utilizou-se a metáfora do choque, pois longe de discordar dessa visão consensual - que, aliás, era também comprovada pelos dados estatísticos da época<sup>2</sup>-, sinalizava-se que São Paulo, como toda cidade de uma certa dinâmica de crescimento, passava a ter, nos termos de Simmel, uma vida nervosa.

*A base psicológica sobre a qual se assenta o tipo de personalidade metropolitana é a intensificação da vida nervosa (die Steigerung des Nevenlebens), resultado da rápida e ininterrupta variação das impressões exteriores e interiores. Esta Intensificação da vida nervosa, baseada na 'inovação' contínua, e portanto, em direta contradição com o caráter mítico-tradicional da vida rural, torna-se 'sublimada' com a criação de um 'órgão' protetor no indivíduo diante das ameaças a suas referências (Simmel, 1957 apud Cacciari, 1972:82, tradução nossa).*

A conversão da cidade em metrópole anunciada por Simmel em *Metrópole e vida mental* (Die Grosstädte und das Geistesleben) e *Filosofia do dinheiro* (Philosophie des Geldes), é entendida em Benjamin, segundo George Teyssot, como pré-forma (Uniform), quer dizer aquilo que consiste todo o século 19 no pré-fenômeno (Unphänomen) da nossa história contemporânea.<sup>3</sup>

*A metrópole é a forma geral que adota o processo de racionalização das relações sociais. Nesta fase o problema da racionalização das relações sociais em seu conjunto segue a fase de racionalização das relações de produção. Para Simmel, é um momento determinante da 'existência' moderna; para Benjamin, é um momento ulterior do domínio do capital, como estrutura da sociedade. Em ambos os casos, a forma do processo da Vergeistigung (Espiritualização), como processo de abstração do 'pessoal' e de consolidação sobre a Subjetividade, enquanto cálculo, razão e interesse. (Cacciari, 1976:81-82, tradução nossa).*

As transformações eram visíveis por toda parte e consolidavam uma nova cena teatral urbana em que o próprio corpo do ator (indivíduo) era perpassado por novos hábitos advindos do crescente consumo de produtos industrializados.

*Walter Benjamin, atento às pequenas e significativas mudanças nos modos metropolitanos, flagra o assomo de inovações técnicas acionadas por gesto brusco, que vão do riscar de fósforo ao disparo do fotógrafo, bem como a introdução de novos estímulos visuais como a seção de classificados nos jornais e, mais tarde, réclames affiches. Entre outros exemplos relevantes de inovações que pressupõem grandes concentrações humanas, pois assimilam comportamentos coletivos, considere-se também a proliferação dos jornais, como folhetins, artigos de crítica artística, literária e teatral, colunas de casos policiais e notas de mexericos; as exposições nacionais e universais; as lojas de departamentos e as passagens comerciais; os parques e jardins de uso público, nos quais se faculta a cada um o isolamento (Azevedo, 2006:13).*

Se São Paulo passava a se destacar em relação às demais cidades brasileiras pelo aumento de seus índices de crescimento econômico, ao mesmo tempo, as condições urbanas herdadas – de traçado urbano e infraestrutura – tornavam-se descompassadas frente às novas necessidades criadas.

*No limiar do século XX deparamos com uma cidade que apenas começa a definir-se, uma cidade cujo passado não é mais sentido e cujo presente e futuro imediato revestem-se de especial urgência – uma cidade pressionada por questões inexoráveis (Morse, 1970: 273).*

O aumento e a sobreposição de iniciativas de toda ordem, visto como um sinal de progresso, estava além do limite da capacidade do quadro urbanístico local. Este 'novo estado de coisas' diagnosticado era ambivalente: de uma parte, seria fortemente amparado pelo entendimento de que a cidade encontrava-se em um impasse. De outra parte, apontava que a imagem da cidade seria refeita com a apropriação da ideia de movimento e progresso.<sup>4</sup>

No século 20 a noção de progresso adquire "um sentido importante (e também irônico) que o coloca simplesmente como uma mudança: o funcionamento de alguma tendência, em etapas evidentes, como no sentido mais antigo" (Williams, 2007: 328). É nesta perspectiva, reduzida à noção de mudança que o termo aderiu à imagem que se fazia de São Paulo à época. Esta situação (de progresso) confrontada pelas condições de infraestrutura insuficiente (herdadas) comprometiam

<sup>1</sup> Por antiga cidade entende-se a cidade em seu contorno original, pouco afastada de seu núcleo histórico.

<sup>2</sup> Em termos de população, São Paulo passava de 239.820, em 1900, para a cifra de 579.033 habitantes no ano de 1920, com uma taxa de crescimento de 141% (Langenbuch, 1971:123). O parque manufatureiro paulista parece haver crescido mais rapidamente de 1907 a 1913 [...] as condições de comércio melhoraram 30% nos últimos anos anteriores à guerra, e os empresários de São Paulo reequiparam e expandiram suas fábricas. As importações de máquinas e produtos de ferro e aço foram mais do que duas vezes maiores de 1909 a 1913, aumentando de 70.000 para 195.000 toneladas métricas, prova segura de que se estava dilatando a capacidade manufatureira do Estado (Warren, s/d: p.94).

<sup>3</sup> Teyssot, G. *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaio*. Lisboa, Edições 70, 2010,136.

<sup>4</sup> [...] baseado no século 18, o pleno desenvolvimento da ideia de progresso, como uma lei da história ("não se pode deter o progresso"), pertence às revoluções políticas e industriais do fim do 18 e do 19 (Williams, 2007: 328).

resultados futuros e indicavam a necessidade de ação deliberada para reverter esse problema. O mecanismo que permitiria este ajuste funcional da cidade, traduzia-se, naquele momento, pela ação de melhorar, evoluindo para o termo melhoramento. Em outros termos, a noção de melhoramento passava a significar a constituição de um processo que permitiria que a estrutura herdada, pudesse atingir patamares mais altos de valorização, ao mesmo tempo em que concretizava o sentido do novo – a expansão em curso – que, a bem da verdade, era a mola propulsora do melhoramento.

O vocábulo melhorar, em inglês, *improve*, já revelava que “a complexa ligação subjacente entre ‘tornar algo melhor’ e ‘lucrar com algo’ é significativa quando se recorda a história social e econômica durante a qual a palavra se desenvolveu desta maneira”.<sup>5</sup> (Williams, 2007: 277).

Em São Paulo, o termo melhoramento já aparecia nas primeiras décadas do século 19, Eudes Campos<sup>6</sup> referia-se a melhorias materiais nesse sentido de ‘tornar algo melhor de forma lucrativa’. Campos observa que foram introduzidas na cidade, uma série de obras envolvendo retificações, alargamentos, calçamento de vias públicas, iluminação, bicas e chafarizes que fazem crer que aspectos modernizadores na capital são anteriores às décadas finais daquele século. Estavam em curso mudanças profundas na economia do Estado:

*Credita-se sua potencializada emergência econômica às transformações do capital comercial e agrícola – aquele originário da atividade tropeira e da economia de subsistência de fins do século 18 – e este advindo posteriormente da riqueza proporcionada pelo café, que a partir de 1850 transformava o Brasil em seu maior produtor, quando o grão desfrutou de preços elevados no mercado internacional. Registre-se também, que desde 1889, a transformação do antigo regime monárquico em república federativa, corroborou a autonomia do novo Estado paulista, contribuindo fortemente para sua posição hegemônica no quadro nacional (Martins, 2011: 14).*

A partir desta inflexão, estavam dadas as condições futuras para o estabelecimento de um vínculo estratégico entre melhoramento e racionalização das relações de produção típicas de uma metrópole. Nas revistas de engenharia era tratado por diversos autores e abrangia várias áreas de especialidade como energia, abastecimento de água<sup>7</sup>, agricultura, saneamento, habitação operária<sup>8</sup> entre outros tópicos. O tema teria ficado, à época, mais associado às intervenções em escala urbanística, e é este recorte que nos interessa por sob análise. Motivado por questões de funcionalidade e eficiência o fundamento do melhoramento repousa em uma base cívica na qual a técnica, neste caso, a ciência urbanística, tornava-se estratégica.

Os melhoramentos propostos revelavam não apenas diferentes interpretações de cidade: também ficaria explícita a divergência de interesses entre prefeitura, governo do estado e iniciativa privada. As intervenções efetivamente realizadas seriam aquelas voltadas para a valorização da área central. A ressemantização do núcleo da cidade era bastante oportuna em uma fase que o crescimento exagerado desta comprometia a capacidade de gestão pública. Em outras palavras, seria preciso renová-lo para atender à nova condição metropolitana.



Fig.1- Projeto Grandes Avenidas. Fonte Revista de Engenharia. Vol.I, n.2, Julho 1911, 39.

<sup>5</sup> Do século 16 até o final do 18, o significado predominante foi o de operações lucrativas vinculadas à terra; no século 18, tornou-se uma palavra-chave de um capitalismo agrário modernizador. O sentido de ‘utilizar para fins lucrativos’ mantém-se em expressões que sobreviveram, como ‘melhorar a ocasião’ e ‘melhorar a hora’. O significado mais amplo de ‘tornar algo melhor’ desenvolveu-se a partir do século 17 e fixou-se, frequentemente, em superposição diretas no século 18 (Williams, 2007: 277).

<sup>6</sup> Campos, Eudes. A cidade de São Paulo e a era dos melhoramentos materiais. Obras públicas e arquitetura vistas por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863. *Anais do Museu Paulista*. V. 15. n.1. jan.- jun. 2007.

<sup>7</sup> Santos, F. A. Domando águas. Salubridade e ocupação do espaço na cidade de São Paulo, 1875-1930. São Paulo: Alameda, 2011; Sant’anna, D. B. Usos de rios, bicas e chafarizes em São Paulo (1822-1901). São Paulo: editora Senac, 2007.

<sup>8</sup> [...] o problema da casa econômica, sendo um problema de saneamento, não pode ser esquecido; ele deve ser colocado ao lado dos Melhoramentos da Capital Paulista, no qual o governo estadual, de acordo com o municipal, tenta resolver. *Revista de Engenharia*, Vol I, n.1, junho 1911.

O projeto “Grandes Avenidas” (fig.1), de Alexandre Albuquerque, era parte de uma iniciativa conjunta de vários capitalistas conhecidos na cidade.<sup>9</sup> O grupo havia solicitado ao Congresso Legislativo do Estado, em 14/11/1910, “licença e concessão para, por si, empresa ou companhia, construir nesta capital três largas e extensas avenidas, com todos os melhoramentos modernos, a exemplo do que se tem feito nas grandes e mais adeantadas cidades.”<sup>10</sup>

O projeto exigia para a sua realização: 1. Direito de desapropriação dos prédios e terrenos numa faixa de largura de 80 metros para cada lado do eixo da avenida[...]11, 2. Concessão exclusiva para o estabelecimento de uma ou mais linhas de ônibus(...), 3. Construção por parte do Estado da rede de esgotos, abastecimento de água e iluminação pública, 4. Garantia de juros de 5% por 10 anos sobre 40.000:000\$000, correspondente à quarta parte do capital de 160.000:000\$000 orçado como necessário para a realização do empreendimento(...), 5. Favores e concessões outorgados pela lei n.1193 A de 23/12/1909(...), 6. Intervenção do Governo do estado junto ao Governo Federal para dispensa dos direitos para os materiais importados.

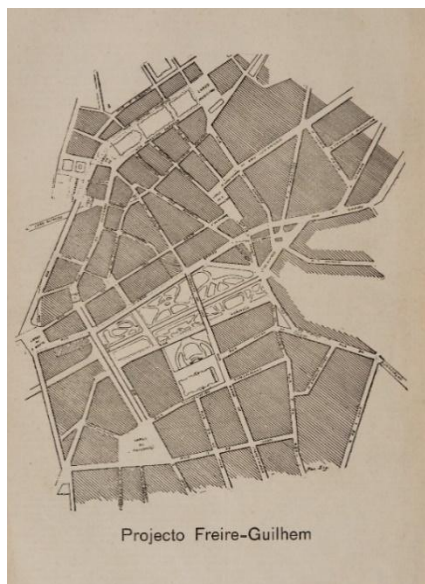


Fig.2 - Projeto Freire-Guilhem. Fonte Revista de Engenharia. Vol.I, n.2, Julho 1911, 41.

O plano concorrente elaborado pela Prefeitura<sup>12</sup> seria da autoria dos engenheiros Victor da Silva Freire e Eugenio Guilhem (fig.2), respectivamente, diretor e vice-diretor da Diretoria de Obras. As diferenças entre o plano ‘Grandes Avenidas’ e o projeto da Prefeitura são notáveis sob vários aspectos: conceitual, de escala, de custos e de tempo de execução, sendo em relação aos últimos bastante modesta, pois previa despesas com desapropriações em 12.000:000\$000 e custos das obras em 1.700:000\$000 com duração de três a quatro anos.

O ponto chave da proposta era baseado nas vias de contorno do vale do Anhangabaú que funcionariam como articulação, simultaneamente, para o centro antigo e para as áreas mais novas. Estas vias seriam tratadas como elemento da paisagem. Para o desejado efeito de composição seriam feitos ajustes conscienciosos de níveis, vegetação, alargamentos e novas conexões funcionais. O triângulo estava inserido em uma trama, em um contexto, e essas circunstâncias morfológicas exigiam uma leitura que levasse em consideração suas peculiaridades.

Em suma, este projeto reconhecia e tratava de forma diferenciada os diferentes extratos de tempo do tecido urbano, reservava ao núcleo a preservação de sua estrutura e às áreas envoltórias ajustes de maior monta. Esta tarefa difícil, que requer conhecimento consciencioso sobre os aspectos históricos da cidade e compreensão acerca do aspecto dinâmico, que também lhe é próprio, seria resolvida, em termos propositivos, dois anos depois, em 1913, pelo também engenheiro Gustavo Giovannoni (1873-1947). A partir do mesmo referencial teórico de Victor da Silva Freire, o especialista italiano daria um passo adiante. No texto em questão, *Vecchie Città ed Edilizia Nuova*, traduzido por Velhas Cidades e Nova Construção Urbana estava posto que:

*[...] querer introduzir, à força, a máxima intensidade da vida moderna em um organismo edilício feito com critérios antigos é querer aguçar de maneira insanável o dissídio entre duas ordens essencialmente diferentes e não resolvê-lo. A via a seguir deve ser, quando possível, outra: desadensar o velho núcleo citadino, impedindo que o novo desenvolvimento edilício, agindo sobre esse, venha a atribuir-lhe uma*

<sup>9</sup> Conde de Prates, Plínio da Silva Prado, José Paulino Nogueira, José Martiniano Rodrigues, Francisco de Paula Ramos de Azevedo, Arnaldo Vieira de Carvalho, Nicolau de Souza Queiroz, Barão de Bocaina, Alexandre Albuquerque, Horácio Belfort Sabino e Sylvio de Campos. Vinculados à Politécnica, Ramos de Azevedo, o maior construtor da cidade, e o próprio autor do projeto. *Revista Polytechnica*. Vol I n.2, , 37.

<sup>10</sup> *Revista de Engenharia*, Vol I, n.2, Julho 1911, 37.

<sup>11</sup> Com direito de revenda ou alienação dos que não necessitassem para as construções ou reconstruções, nos termos da legislação. *Revista de Engenharia* Vol I, n.2, Julho 1911, 38.

<sup>12</sup> O projeto estava relacionado a um plano de obras enviado pelo prefeito Antonio Prado em 03/11/1911 ao presidente do estado. O governo autorizou a despesa de dez mil contos de réis nos melhoramentos.

*função à qual é totalmente inadaptado; colocá-lo fora das grandes linhas de tráfego; reduzi-lo a um modesto bairro misto de casas de negócios e de simples habitações. Só então, uma organização local, sabiamente idealizada e pacientemente colocada em ação, poderá, nessa antiga localidade, levar, caso a caso, a oportunas transações entre os novos propósitos e as condições relativas ao passado (Giovannoni, 2013:113-114).*

Apesar da afinidade entre a solução preconizada por Freire-Guilhem e a estratégia urbanística de Giovannoni, as diferenças eram evidentes. O italiano tratava de tecidos urbanos mais extensos e de longa duração, com usos variados que lhe conferiam autonomia e unidade.



Fig.3 - Projeto Samuel das Neves. Fonte Revista de Engenharia. Vol.I, n.2, Julho 1911, 43.

A terceira proposta, de Samuel das Neves (fig.3), em sua abertura, justificava:

*Este projecto também cogita: do alargamento da rua Libero Badaró, pelo lado impar, onde em todo o seu correr, construir-se-iam grandes edificios; da construção de uma avenida-parque no valle do Anhangabaú; do prolongamento, por meio de um viaduto em cimento armado, da Rua da Boa Vista até o Palácio do Governo; e da formação de uma praça em frente á igreja de Santo Antonio*

*[...] A avenida parque do Anhangabaú teria 60 ms. De largura, e futuramente, se prolongaria para o lado da estação do Pary e para a Avenida Paulista, passando pelos trez viaductos, - Santa ephigenia, Memoria e Chá.<sup>13</sup>*

Em linhas gerais, o plano, sem a envergadura e os compromissos econômicos explícitos no projeto Grandes Avenidas, tratava a questão das áreas históricas do mesmo modo - reconhecia os monumentos abstraindo-os da trama urbana que lhes dava sentido. Também entendia a questão da circulação de maneira semelhante.

Como o projeto Freire-Guilhem, também mantém o foco de interesse no vale do Anhangabaú, ainda que lhe falte o detalhamento e o sentido de unidade deste.

*Em substituição ao viaducto de São João, proposto pela Prefeitura, há um outro, do largo de S.Francisco ao largo da Memória, que seria lançado em systema pênsil, se suspensão indirecta, orçado em 900 a 1.000 contos de réis.<sup>14</sup>*

A substituição do viaduto São João por outro viaduto, o da Memória, que faria a ligação entre o largo de São Francisco e o largo da Memória é uma operação que em termos simbólicos relacionava este último locus que “foi desde o primeiro século a ligação do núcleo histórico com o sertão” (TOLEDO, 1983, p.54) com o largo de São Francisco, àquela época já ressemantizado com a presença do curso de Direito. Este deslocamento de lugares é também um deslocamento simbólico, pois enfatizava aspectos históricos de valor para o estado e era reforçado, em conotação de poder pelo aspecto arrojado da proposta de construção em sistema pênsil.

O quarto plano anunciado, o Plano de Bouvard se daria a conhecer no relatório ao prefeito municipal. Bouvard, em tom conciliatório, colocaria sua proposta como

*um programa de ação, que deverá ser desenvolvido pelos serviços municipaes; o diretor de obras da Prefeitura, sr.V.da Silva Freire, possui, aliás, toda a competência desejável para levar a efeito a importante obra que V.Ex teve a feliz idéa de empreender.<sup>15</sup>*

Em outras palavras, o arquiteto inseria sua proposta no contexto do debate de maneira a alinhar-se com as diretivas já postas pelos gestores públicos locais. A proposta, explicava o arquiteto, era resultado da observação in loco da cidade, de uma leitura sistemática de lugares, heranças, construções, distâncias, paisagem, circulação e expansão. A sua visão pode ser resumida nos termos:

<sup>13</sup> Revista de Engenharia, Vol I, n.2, Julho 1911, 41-42.

<sup>14</sup> Revista de Engenharia Vol I, n.2, Julho 1911, 37.

<sup>15</sup> Revista de Engenharia, Vol I, n.2, Julho 1911, 42.



*Temos, por consequência: para o centro, para o triangulo, para a urbs, respeito ao passado, inutilidade de rasgos e de alargamentos exagerados - inutilidade de fazer trabalhar, sem conta nem peso, o aluvião, com o único resultado de fazer desaparecer o caracter histórico, archeologico interessante. Considero efetivamente possível descongestionar o centro comercial, de lhe melhorar certos aspectos, d'ali 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.*<sup>16</sup>

O plano de Bouvard assentava-se no diagnóstico dos problemas urbanos sob a ótica de uma intervenção que preservasse a paisagem, em seus aspectos pitorescos e históricos, aproximando-se dos pressupostos teórico-metodológicos da proposta de Freire-Guilhem. A diferença em relação ao último é que Bouvard não só explicava as razões de seu modo de operar, como também rechaçava os procedimentos baseados em grandes alterações do tecido urbano como aquelas previstas no Plano grandes Avenidas.

Três meses depois, o final do embate teria como resultado o encaminhamento de um outro plano, que, grosso modo, promovia a acomodação de pequenas intervenções do conjunto dos planos. Este plano seria publicado pela Revista de Engenharia com o título – “Melhoramentos de S.Paulo - A primeira secção do plano Bouvard Os ‘blocos’ do valle Anhangabaú” (fig.4). Surpreendentemente, a apresentação era feita num tom de quase entusiasmo “Está em execução uma das mais importantes partes do plano de melhoramentos da cidade de S.Paulo: a remodelação da Rua Libero Badaró.”<sup>17</sup>

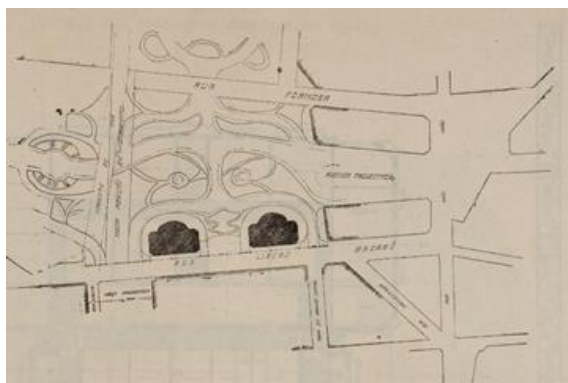


Fig.4 – Projeto Secção Grandes Blocos. Fonte Revista de Engenharia. Vol.I, n.4, Julho 1911, 87.

O projeto final era apresentado como resultado de ajustes entre os diversos planos:

*Divergiam, apenas, os projectos quanto ás construcções a serem feitas do lado ímpar, isto é, á meia encosta do valle do Anhangabaú: pretendiam uns que se eliminassem por completo as edificações nesse lado, estabelecendo um extenso belvedere; optavam outros pela construção de grandes edificios em todo esse lado ímpar. O sr. Bouvard dava preferencia ao primeiro alvitre, mas atendendo a outros aspectos da questão propoz uma solução conciliatória, que foi aceita com aplausos: - nem tudo belvedere, nem tudo palácios; um pouco de cada um. E o governo e a Prefeitura accordaram em que se construissem dois grandes edificios<sup>18</sup> dispostos como indica nossa gravura ao lado, deixando entre si um espaço aberto de 29 m, onde se fará um terraço dando para o parque a ser construído no Anhangabaú.*<sup>19</sup>

O consenso obtido ao final deixava menos nítidas as diferenças profundas entre os planos, estes expressavam não só dois modos antagônicos de ver a cidade, como também níveis diferenciados de conhecimento e experiência acerca das práticas de urbanismo. A discussão acerca dos melhoramentos da capital estava longe de se esgotar. A exposição dos planos elevou o patamar do debate em termos técnicos e políticos. As revistas de engenharia dariam continuidade a um aprofundamento do tema levado a cabo por Victor da Silva Freire. O engenheiro e professor da Escola Politécnica faria reflexões importantes sobre o tema, explicando com maior profundidade, não apenas os fundamentos do urbanismo que teriam orientado sua proposta, como também, didaticamente, o estado da arte da disciplina urbanística, de modo que, de forma indireta criticava os outros planos. Em seus escritos, o melhoramento é tratado como instrumento urbanístico e de gestão urbana, espécie de ‘causa’ a ser defendida no interesse público.

Do rol de palestras e artigos produzidos por Victor Freire destacam-se três conferências importantes. A primeira, “Melhoramentos de S.Paulo” (1911)<sup>20</sup>, a segunda, “Cidade Salubre” (1914)<sup>21</sup>, e a terceira, “Códigos sanitários e posturas municipais sobre habitações” (1918)<sup>22</sup> formam uma espécie de trilogia do melhoramento na capital em que se vê o autor tratar do tema sob dois pontos de vista. Primeiro, na perspectiva das obras públicas, segundo, no plano da regulação da

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Revista de Engenharia, Vol I, n.4, Setembro 1911, 97.

<sup>18</sup> Estes edificios seriam de propriedade do Conde de Prattes, um dos petiçãoários do projeto Grandes Avenidas.

<sup>19</sup> Revista de Engenharia, n.4, Vol I, Setembro 1911, 97.

<sup>20</sup> Revista Polytechnica, Vol.VI, n.33, Fevereiro-Março 1911.

<sup>21</sup> Revista Polytechnica, Vol. VIII, n.48, Outubro Novembro 1914.

<sup>22</sup> Boletim do Instituto de Engenharia, vol. I, n.3, fevereiro de 1918.

habitação.<sup>23</sup> Abordaremos a questão do mesmo modo, tratando, em primeiro lugar do aspecto público – o melhoramento, a ciência urbanística e a metrópole. A estratégia de Freire estava calcada em estabelecer uma perspectiva global e atualizada do assunto em que incluía estudos científicos, teóricos e análises de experiências urbanísticas exemplares de diversos países. Sob este prisma crítico ampliado a situação de São Paulo seria o foco de interesse principal, e sobre a cidade, o autor também estava bem informado.<sup>24</sup>

O momento inaugural desta nova cultura urbanística se daria em 1903 com a “Primeira Exposição Alemã de Cidades” (Ersten Deutschen Städteaufstellung zu Dresden), em que foram apresentados planos desenvolvidos pelas municipalidades alemãs. Berlin seria sede, em 1910, da “Exposição Internacional de Urbanismo” (Internationale Aufstellung) com a apresentação de projetos para Londres, Viena, Paris, Estocolmo, Munique, Chicago e Boston. Londres sediaria dois eventos importantes: o primeiro em 1906, o VII International Congress of Architects, em que estavam presentes Joseph Stübben, Charles Buls e Raymond Unwin, o segundo em 1910, a Town Planning Conference com a participação também de Stübben e Buls e um número maior de especialistas, entre os quais Patrick Geddes, Eugène Hénard, R. Unwin, Ebenezer Howard. Atualizado quanto à cultura urbanística da época por meio de sua divulgação em jornais e revistas e ainda participando de alguns destes eventos internacionais, Victor Freire tornava-se localmente porta-voz das novas tendências.

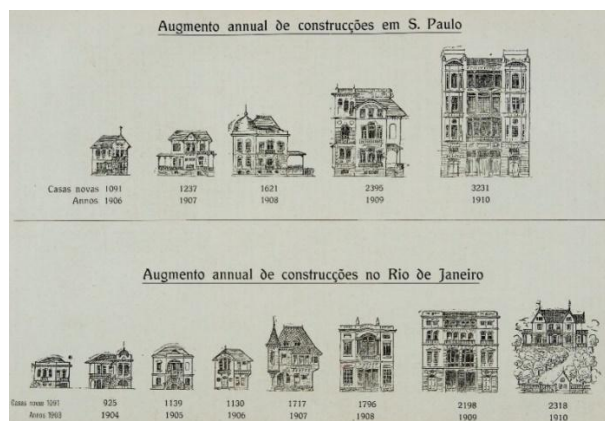
A primeira conferência, proferida pelo engenheiro, em 15 de fevereiro de 1911, a convite do Grêmio. Não é uma questão ‘actual’, no estrito sentido da palavra, a dos ‘melhoramentos de São Paulo’. É a ‘phase actual’ de uma questão ‘permanente’, a de acudir às necessidades do crescimento da cidade (Freire, 1911: 91)

Em 1911, após tais esforços de gestão, a fase ‘atual’ tornava a perspectiva do melhoramento uma questão permanente em razão do contínuo crescimento da cidade. Como ponto de partida para a explanação, apresentava os resultados palpáveis da ação do crescimento. O engenheiro apresentava uma tabela (fig.5), na qual relacionava duas variáveis: o aumento do número de construções e o aumento de passageiros transportados pelos carros da L&P.

Anos	Casas novas construídas	Passageiros transportados pelos carros da L. & P.
1906	1.091	20.443.250
1907	1.237	23.274.788
1908	1.621	24.332.366
1909	2.395	26.677.969
1910	3.931	31.095.501

Fig.5 - Casas e passageiros. Fonte Revista Polytechnica Vol.VI, n.33, fevereiro-março de 1911, 92.

Transformada em imagem<sup>25</sup> com um acréscimo de miniaturas de fachadas ecléticas o sugestivo gráfico se valia de um paralelo entre a produção do Rio de Janeiro e São Paulo (fig.6) e relacionava os números da tabela a casas novas construídas em intervalos de ano. Princípio subjacente do gráfico: comprovar documentalmente o entendimento de que a cidade de São Paulo se adiantava em termos de produção em relação à capital federal, fato inédito em um país que até então tinha em suas capitais sede de poder político e econômico.



<sup>23</sup> Sobre a segunda perspectiva, o texto “Uma nova ordem para a cidade a partir da casa”. IN: Marieta Dá Mesquita (Org.) Revistas de Arquitectura: Arquivo(S) da Modernidade. Lisboa: Caleidoscópio, 2011: 54-77.

<sup>24</sup> A primeira revista especializada na matéria do urbanismo e com repercussão internacional foi lançada em 1904, simultaneamente em Viena e Berlim e tinha o título de Der Städtebau (A Construção Urbana). Os seus organizadores eram Camillo Sitte (que faleceria um pouco antes do lançamento do primeiro número) e Theodor Goecke. No mesmo ano, a Inglaterra lançaria a Garden Cities and Town- Planning, uma das principais divulgadoras dos projetos de cidade-jardim. Em 1908, teria início a Städtebauliche Vorträge, editada em Berlim, e em 1910 a Town Planning Review, publicada pelo departamento de Civic Design da Universidade de Liverpool. Em 1914, surge o Journal of the Town Planning Institute, e em 1919, a revista francesa La Vie Urbaine, editada por Marcel Poete. No contexto norte-americano, pode-se citar os Proceedings of the National Conference of City-Planning (1910), a National Municipal Review (1912) e a The American City (1914) (Simões Junior; Outtes, 2015).

Para compreender a formação das cidades europeias, o engenheiro lança mão de um recurso didático – expõe a gênese da cidade ocidental a partir da explicação de Fustel de Coulange em Cité Antique. Destacando que, ao mesmo tempo em que se dava a passagem do culto dos antepassados de cada família, em cada morada, ao culto coletivo aos deuses em lugar público, era também criada a arte de fazer cidade (Freire, 1911: 98).

Esta arte era baseada no conceito de symetria que o autor faz questão de esclarecer:

*A symetria do tempo, não a symetria secca, em torno de um ponto, mas a symetria artística, a que resulta do equilíbrio das massas, das proporções, a que consiste em fazer colocar um monumento com as dimensões e a orientação próprios para que a sua impressão sobre o observador atinja o máximo efeito (Freire, 1911:98).*

A acepção do termo symetria usada pelo autor sugere um vínculo com a interpretação dos princípios da arte de construir, retomada no fim do século 19 por Camillo Sitte.<sup>26</sup> Mais adiante, o autor tornaria esta referência explícita, contudo, já se podia apreciar a influência de Sitte na descrição feita por Freire sobre o embrião da cidade antiga:

*[...] o núcleo central, onde se sublima a vida coletiva; ali se procura sempre erigir os padrões artísticos de sua grandeza. Em volta, multiplicava-se a casaria, sem regra, à matroca, e as ruas eram traçadas ao acaso, formando meandros inextrincáveis, mas dando a sensação de vida, como diz Buls, pela sua semelhança com o tecido vascular do organismo (Freire, 1911:98).*

A exposição sobre a formação da cidade europeia tinha um objetivo estratégico na argumentação de Freire. O engenheiro a conduzia para incluir a cidade de São Paulo no âmbito das cidades pertencentes a uma ordem mais antiga, provendo-a de uma origem irmanada a uma tradição de alto valor civilizatório.

*Não parece estarmos assistindo á formação de S.Paulo com a casaria irregular alastrando-se em torno da capella do Collegio, a posterior fundação da Cadêa, toda a tão conhecida história que segue, e coloca a vida em comum e oficial de nossos dias em um triângulo que tem seus vértices no Convento de São Bento, do Carmo, de S.Francisco? (Freire, 1911:99).*

Adepto de um conceito de simetria herdado do constructo da cidade antiga, conceito este que já havia sofrido uma redução considerável de conteúdo, o autor iria buscar no equilíbrio entre natureza e construção da cidade grega, uma ponte para um conceito mais próximo da época – o pitoresco -, termo que utilizaria de forma recorrente, aliado ao elogio da curva.

Victor Freire, apoiado em um urbanismo que se renovava, defenderia o seu ponto de vista retirando lições de situações exemplares, nas quais soluções de desenho resolveriam bem a relação entre o antigo tecido urbano e a nova ordem circulatória exigida pela expansão da cidade.

O primeiro exemplo analisado pelo engenheiro seria o projeto feito pelo arquiteto Henrici,<sup>27</sup> da Politécnica de Aachen, para a extensão da cidade de Dessau (fig.7). A importância atribuída ao projeto do novo bairro decorre de alguns critérios aplicados: o centro ser ocupado por praças destinadas a edifícios públicos, ser rodeado por um cinto de 'boulevards' e estar conectado a linha férrea e estradas.

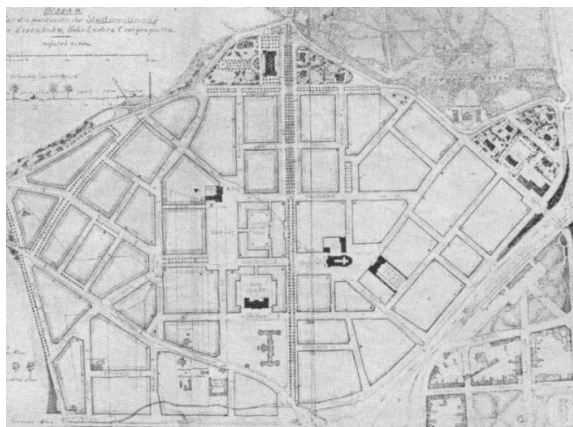


Fig.7 - Expansão de Dessau. Fonte Revista Polytechnica vol.VI, n.33, fevereiro-março de 1911.

<sup>25</sup> Uma leitura de imagens possui três níveis de significação: primeiro, identificar objetos (árvores, prédios, animais, pessoas), significado 'natural'; segundo, significado convencional (reconhecer o específico), e terceiro, dito 'iconológico' encontrar significados intrínsecos, princípios subjacentes (Burke, 2004: 45).

<sup>26</sup> Sitte, C. A Construção da Cidade segundo seus Princípios Artísticos. São Paulo: Ática, 1992.

<sup>27</sup> Karl Friedrich Wilhelm Henrici (1842-1927). Arquiteto e planejador urbano, estudou na Politécnica de Hannover, e foi professor na Universidade Técnica de Aachen. Conhecido como propagador das idéias de Camillo Sitte, realizou projetos para Colônia (1880), Dessau (1890), Brunn, Trier, Jena, Hannover e outras cidades. Disponível em <<http://www.arts4x.com/deu/d/henrici-karl-friedrich-wilhelm/henrici-karl-friedrich-wilhelm.htm>> acesso em 28/07/2015



*Se essas normas de boa e previdente administração são aplicadas aos bairros excêntricos, calcule-se de que esmero é objeto o tratamento do centro de uma cidade. É, da longa experiência colhida, resulta que a solução mais vantajosa para aquellas cujo núcleo, construído sem orientação geométrica, como é o de S.Paulo, começa a apresentar-se congestionado, é a de um circuito exterior envolvendo-o por completo (Freire, 1911:104).*

O que o engenheiro via no exemplo europeu era um procedimento metodológico urbanístico passível de ser aplicado em situações diferentes. A organização da cidade podia ser reduzida a esquema dividido em três partes. A primeira, setor de caráter público, deveria ser protegida por razões simbólicas e práticas. A segunda parte, setor intermediário, seria a chave da articulação harmoniosa entre a parte antiga e a nova: simultaneamente, isolava a parte central e se conectava com a terceira área, voltada para expansão.

*A situação pode ser aplicada ao centro de S.Paulo em razão de sua superfície de cerca de 600x350 metros constituir espaço capaz de conter logar para a nossa vida em comum um bom quarto de século (Freire 1911: 104).*

Nosso autor exercitava, naquele momento, no contexto dos melhoramentos, uma abordagem apropriada da relação entre partes antigas e novas das cidades.

Victor Freire propõe no setor recortado pelas ruas Libero Badaró, Boa Vista e pela nova via (resultado da demolição de dois quarteirões entre a Benjamin Constant e Senador Feijó) que proporcionaria um efeito de perspectiva para o futuro prédio do Congresso, do Paço Municipal, e da catedral a serem construídos. Ao mesmo tempo preservaria a área mais antiga da cidade e faria a conexão com a nova área de expansão (fig.8).



Fig.8 -Projeto Prefeitura. Fonte Revista Polytechnica vol.VI, n.33, Fevereiro Março 1911.

A solução dizia respeito à organização dos fluxos de maneira a diminuir a sobreposição de percursos, isolar entradas de saídas (entrada viaduto São João, saídas viaduto Santa Ephigenia e viaduto do Chá). O alargamento e nivelamento da Libero Badaró com a demolição do casario do lado do vale que facilitaria o trânsito e proporcionaria condições privilegiadas de fruição da paisagem do parque a ser construído no Anhangabaú.

Utilizando o mesmo gráfico usado na explicação de sua proposta, Freire acrescentaria um pontilhado indicativo das intervenções do plano do governo. O interesse do engenheiro era estabelecer as diferenças de compreensão dos problemas urbanos ao relacionar intervenções e concepções urbanísticas.

No plano do governo, identificava intervenções bastante contraditórias. A primeira delas a substituição do viaduto de São João por outro que ligaria o largo de São Francisco à Consolação: tal medida, ao contrário do que se propunha, reinjetava a corrente de trânsito na circulação. A segunda, a criação da rua nova entre a rua do Comércio e a rua da Quitanda conduzia o trânsito diretamente ao centro da cidade, e tornaria inexplicável a construção do viaduto sobre a rua João Alfredo (Freire, 1911: 108-109).

Victor Freire entendia que a questão do melhoramento exigia um tratamento estético do ambiente urbano e não se reduzia ao problema da circulação. Acreditava nos conhecimentos acumulados pela ciência urbanística e evocava em seus argumentos Vierendeel em Traçado das ruas e praças públicas:

*É a esthetica para a vida corrente tão importante como a hygiene e a technica; não vivemos apenas de ar e pão, é-nos igualmente preciso qualquer coisa para o coração e os olhos; sentimo-nos mais contentes e gosamos de melhor saúde em um meio de arte do que num meio banal; a vista de belas coisas, influiendo sobre a nossa moral, melhora-nos e ampara-nos a energia physica da mesma forma que a hygiene (Freire, 1911:113).*

Utilizando como arma de combate os ensinamentos de Camillo Sitte, a crítica de Freire atingiria em cheio o fundamento do plano Grandes Avenidas e o plano do governo:

*Sitte afirmava que 'seria um erro acreditar que os processos empregados em Pariz, por necessidade muitas vezes, produziram eguaes resultados em outros lugares. A circulação enorme e o receio dos motins obrigaram alli o technico a empregar medidas radicaes que nem sempre são satisfactorias sob o ponto de vista esthetico. Foi a preocupação sobretudo de ordem politica que o segundo império creou as famosas rotundas e ruas demasiado largas e demasiado compridas, mas mais fáceis de policiar. Reproduzindo-as,*

*em cidades de menor importância, mais se procurou imitar uma grande capital do que satisfazer realmente as necessidades locais'. E foi o que se fez. Alinhou-se a cordel por toda a parte, como se está querendo fazer em S. Paulo, sem estudo reflectido nem critério artístico. (Freire, 1911:115).*

Em suma, Freire era partidário de uma abordagem que incluísse o desenho antigo das ruas, a preservação de lugares e monumentos e que por meio da curva e do respeito às configurações topográficas dos sítios estabelecesse condições para a criação do pitoresco.

*A estética do pitoresco, valorizando o inusitado e o tocante, 'recorta', 'enquadra', 'seleciona' o campo de visão pelo que nele se destaca; anula-se assim o princípio de subordinação da ordem clássica, a disposição visual 'gradativa', a partir de pontos de vista privilegiados – hierarquia das situações –, articulada com a hierarquia das localidades e respectivas edificações. Está em questão, portanto, uma nova forma de intuição do espaço na arquitetura e, particularmente, no urbanismo (Pinheiro; D'Agostino, 2004:121).*

A preferência pela estética do pitoresco estava umbilicalmente ligada à noção de salubridade. Essa seria entendida pelo nosso autor na perspectiva de um equilíbrio entre o ambiente natural e o construído, em que esse último, necessariamente, deveria propiciar condições que 'as pessoas nele pudessem sentir-se bem' como diria Sitte em relação ao habitante das cidades antigas.

A questão da salubridade no contexto das grandes cidades demandava ainda a incorporação de áreas verdes em grande escala de modo a proporcionar uma boa relação entre número de habitantes e a área destinada a jardins e parques. A decisão, afirmaria Freire, teria sempre que ser baseada no interesse coletivo e significaria abrir mão de usos mais lucrativos para tais áreas. Na opinião do engenheiro, a situação de Londres era o melhor exemplo neste sentido tanto em quantidade quanto na correta distribuição das áreas por todo o ambiente urbano ao contrário de Paris (fig.9).

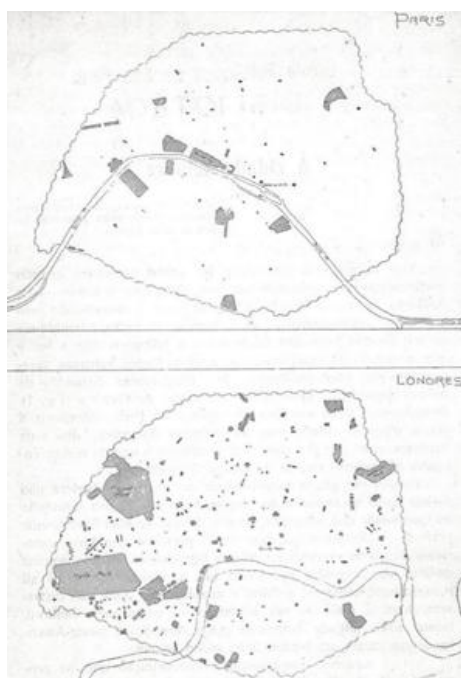


Fig.9 - Áreas verdes: Paris e Londres. Fonte Revista Polytechnica VIII, n.48, outubro-novembro de 1914, 320.

O índice no caso de São Paulo estava muito abaixo do satisfatório:

*Para 350.000 habitantes havia uma área de 25 hectares (arredondado de 21) obtinha-se um coeficiente de 14.000. Seria necessário a incorporação de 2.000 hectares para que se atingisse o coeficiente de 175 habitantes por hectare de jardim." (Freire, 1911:134)*

Se, para ser satisfatório do ponto de vista estético, os melhoramentos necessitavam do entendimento que só a disciplina urbanística poderia oferecer, o seu pleno êxito dependia de outros fatores de difícil resolução. Exigia esforços no sentido do equacionamento de variáveis como custos com indenizações, valorização das áreas afetadas pelas intervenções e ajustes na legislação existente que pudessem resolver tais impasses.

As dificuldades enfrentadas pela cidade de São Paulo na realização de melhoramentos decorriam, segundo Victor Freire, não só do desconhecimento das novas metodologias da disciplina urbanística mas também de uma legislação imprecisa e inadequada que projetava no futuro embaraços ainda maiores.

## REFERÊNCIAS

Albuquerque, A. "As Grandes Avenidas e os Melhoramentos." Revista de Engenharia, Vol I, n.2, Julho 1911, 44-45.

- Azevedo, M. M. M. "Uma nova ordem para a cidade a partir da casa: Registros em revista do Eng. Victor da Silva Freire Júnior" IN: Mesquita, Marieta Dá. (Org.). *Revistas de Arquitectura: Arquivo(s) da Modernidade*. Lisboa: 2011.
- Azevedo, R. M. *Metrópole e Abstração*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- Barbuy, H. *A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo 1860-1914*. São Paulo: Edusp, 2006.
- Burke, P. *Testemunha ocular: história e imagem*. Bauru(SP): Edusc, 2009.
- Brito, M. S. *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo 1890-1911*. São Paulo, FAUUSP, 2008.
- Cacciari, M. *Dialética de lo negativo em la época de la Metrópoli*. IN: Tafuri, M. (Org.) *De la vanguardia a la metropoli*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972, 79-145.
- Dean, W. *A Industrialização em São Paulo (1880-1945)*. São Paulo: Difel, s/d.
- Freire, V.S. "Melhoramentos de S.Paulo". *Revista Polytechnica*. Vol.VI, n.33, Fevereiro-março 1911, 91-141.
- \_\_\_\_\_. "Cidade Salubre". *Revista Polytechnica*. Vol. VIII, n.48, Outubro Novembro 1914, 319-354.
- \_\_\_\_\_. "Códigos sanitários e posturas municipais sobre habitações". *Boletim do Instituto de Engenharia*, vol. I, n.3, fevereiro de 1918, 229-367.
- Os Melhoramentos de S.Paulo. " *Revista de Engenharia*, vol I, n.2, Outubro 1911, 37-43.
- Giovannoni, G. *Gustavo Giovannoni: Textos Escolhidos*. Cotia: Ateliê, 2013.
- Langenbuch, J.R. *A estruturação da grande São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE/DDDGC, 1971.
- Martins, A. E. *São Paulo antigo*. São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- Martins, A L. "Emergência e difusão das revistas de arquitetura no Brasil: São Paulo, 1890-1970" IN: Mesquita, Marieta Dá (Org.). *Revistas de Arquitectura: Arquivo(s) da Modernidade*. Lisboa: 2011.
- Morse, R. *Formação Histórica de São Paulo (De comunidade à metrópole)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.
- Pinheiro, M.L; D'agostino, M.S. "A noção do Pitoresco em Arquitetura" *Desígnio*. São Paulo: Annablume, n.1, março 2014, 119-128.
- Porto, A. R. *História Urbanística da Cidade de São Paulo (1554-1988)*. São Paulo: Cartago & Fortes, 1992.
- Prado Junior, C. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. São Paulo: Brasiliense, 1972.
- Williams, R. *Cultura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- \_\_\_\_\_. *Palavras-Chave: um vocabulário de cultura e sociedade*. São Paulo: Boitempo, 2007.
- Santos, F.A. *Domando águas. Salubridade e ocupação do espaço na cidade de São Paulo, 1875-1930*. São Paulo: Alameda, 2011.
- Sant'anna, D. B. *Usos de rios, bicas e chafarizes em São Paulo(1822-1901)*. São Paulo: Editora Senac, 2007.
- Sitte, C. *A Construção da Cidade segundo seus Princípios Artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.
- Tafuri, *Projecto e Utopia*. Lisboa: Editorial Presença, 1985.
- Teyssot, G. *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaio*s. Lisboa: Edições 70, 2010.
- Toledo, B. L. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Duas Cidades, 1983.