

---

ROSELI MARIA MARTINS D'ELBOUX

**Joseph-Antoine Bouvard no Brasil.**

**Os Melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas**

v.1

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme

São Paulo

2015

---

---

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL DA AUTORA:

rdelboux@usp.br

roseli@mackenzie.br

Catálogo na Publicação

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

D344j D'Elboux, Roseli Maria Martins  
Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas / Roseli Maria Martins D'Elboux. --São Paulo, 2015.  
792 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP.

Orientadora: Maria Cristina da Silva Leme

1.Planejamento territorial urbano (História) – São Paulo (SP) ; Curitiba ; Buenos Aires I.Bouvard, Joseph-Antoine (1840-1920)  
II.Companhia City III.Título

CDU 711.4

---

---

*Para M.M.*

---



---

## AGRADECIMENTOS

Uma pesquisa que se prolonga por muito tempo acaba, invariavelmente, sendo tributária do auxílio de muitos colaboradores, e esse é o presente caso. Sou devedora de muitos grandes e pequenos favores, sugestões, críticas e auxílios os mais variados. Por outro lado, ao fim do percurso da pesquisa, dada a sua extensão, pode acontecer de que alguma contribuição seja esquecida. Assim, começo meus agradecimentos me desculpando por eventuais omissões, que não são deliberadas, garanto.

O fundamental agradecimento é dirigido à Profa. Cristina Leme. Tendo participado do primeiro exame de Qualificação, aceitou assumir a orientação e me acolheu na orfandade do Prof. Murillo Marx. Sem dúvida, esta pesquisa deve muito à sua intercessão, pois em um momento em que se poderia apenas finalizar o que estava feito, dadas as circunstâncias do repentino desaparecimento de meu primeiro orientador, sugeriu-me reingressar no programa e viabilizar a reestruturação da tese, alterando seu viés biográfico para um recorte em que se pudesse explorar as imbricações das relações entre as esferas pública e privada no âmbito da atuação de Bouvard no Brasil. A precisão de seus comentários e críticas só fez a pesquisa encorpar-se em termos qualitativos e, reitero, esta pesquisa só é o que é hoje pela sua orientação. Devo desculpar-me pelo alargamento do prazo inicialmente estabelecido, mas deixo registrado sua imensa paciência e compreensão pelos constantes atrasos, em função do trabalho e problemas de ordem pessoal.

Fundamental foi, também, uma rede de alunos e ex-alunos que me auxiliaram sobremaneira, buscando informações em arquivos e acervos, quer em São Paulo, quer no exterior. Quando, em função de meus compromissos

de trabalho, não pude buscá-las eu mesma, foram eles que se prontificaram a ajudar. Meus sinceros agradecimentos a Alfredo Ferreira Martino, que tratou imagens e as recuperou quando eu perdi meu becape; a Breno Eitel Zilbersjtein, que me emprestou livros e periódicos; a Dulci Cipriano, que entre inúmeros favores, se embrenhou no acervo do Arquivo do Estado, atrás de informações sobre Bouvard e Samuel das Neves, assim como Mariana Mendes de Sousa; a Gabriel Oliveira Garcia e Leandro Araújo Miyashiro, que estando em Paris em intercâmbio da graduação, realizaram consultas a acervos que não se encontravam disponíveis online — são meus braços parisienses; a Graziela Grudzinski Gazzola, pela cessão de imagens de sua autoria; a Joyce Alves dos Santos, que empreendeu o extenso levantamento de informações na coleção da revista *La Construction Moderne*, da Cité Chaillot e a Lincoln Mitihiro Watanabe, bolsista PIBIC, que montou a volumetria original do vale do Anhangabaú a partir do levantamento planialtimétrico realizado em 1911, fundamental para a apreciação de alguns pontos da discussão dos Melhoramentos de São Paulo.

Pelo reingresso no programa, esta pesquisa submeteu-se a duas bancas de Qualificação. Sou grata aos membros de ambas, de quem recebi críticas e observações que foram incorporadas ao trabalho. Sou grata, assim, aos professores Marta Dora Grostein, Mario Henrique Simão d'Agostino, Maria Cristina Silva Leme, Maria Lucia Gitahy e Paulo Cesar Garcez Marins. Agradeço à Profa. Maria Lucia Martins Refinetti, o auxílio no reingresso ao programa, quanto às questões regimentais.

Agradeço às contribuições e críticas vindas dos professores das disciplinas cursadas na FAU e na FFLCH. Foram auxílios em vários âmbitos, dados por Inez Garbuio Peralta, José Eduardo de Assis Lefèvre, Luís Antonio Jorge, Maria Angela Faggin Pereira Leite, Marta Grostein,

---

---

Raquel Glezer e Regina Meyer. Igualmente, agradeço ao Prof. Carlos Lemos ter-me recebido para conversar a respeito de Samuel das Neves e ao Prof. Benedito Lima de Toledo, que me ajudou com imagens.

Recorri a vários pesquisadores para informações as mais variadas, dentro de suas especialidades, como Alexandre Luis Rocha, Ana Paula Farah, Antonio Martins Cortada, Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, Cristina de Campos, Edgar Tadeu Dias do Couto, Heloisa Barbuy, José Geraldo Simões Jr., Julio Lucchesi Moraes, Luiz Eduardo de Camargo Dias, Maria Luiza de Freitas, Martin Jayo, Rodrigo Santos de Faria, Rosa Kliass, Sidney Piocchi Bernardini, Silvia dos Santos Wolff e Suzana Alessio de Toledo.

Agradeço a boa recepção e apoio provindo de instituições e seus funcionários. Eliana de Azevedo Marques, Dina Uliana e demais funcionários da Biblioteca da FAUUSP, com especial menção à Valéria Valente e Iracema (*in memoriam*), do setor de projetos. Em nome de Maria José Rizotto, estendo meus agradecimentos à equipe da Biblioteca da FAU Maranhão. Cidinha e demais funcionários da Biblioteca Central da Escola Politécnica. Na Fundação Getúlio Vargas, agradeço à presteza das bibliotecárias Sandra e Thalita. No Arquivo Histórico de São Paulo, agradeço às funcionárias Vera e Geanne. No Arquivo da Câmara Municipal, agradeço o auxílio de Ubirajara de Farias Prestes Filho. Agradeço ainda a Joana D'Arc M. de Andrade e Lívia Lopes Garcia, na Biblioteca Mario de Andrade, aos funcionários da Casa Romário Martins, da Fundação Cultural de Curitiba. Agradeço em especial o sr. José Pereira Wilken Bicudo, presidente da Cia. City, que autorizou o acesso ao arquivo da companhia, onde contei com o auxílio preciso e gentil de Vera Pasqualin e Silvia

Facciola. Agradeço à Pró-reitoria de Pós-graduação da Universidade de São Paulo pela verba que viabilizou a viagem a Istanbul, em 2010.

Devo acrescentar a contribuição preciosa vinda do estrangeiro. Na Argentina, Ramón Gutierrez, com indicações sobre o trabalho de Bouvard em Istanbul; Sonia Berjman, com informações sobre Buenos Aires, Rosário e o trabalho dos paisagistas franceses na Argentina; Alicia Novick, com comentários em nossos breves encontros; Gaston e Leandro, aficcionados e contribuintes da Wikipedia argentina, com informações sobre Córdoba. Na França, Catherine Chomarat-Ruiz, Chiara Santini e Pierre Donadieu, que me auxiliaram na busca de informações em Paris, em minha breve estadia, em 2010; Alexandre Marchand, com informações sobre o Champ-de-Mars. Na Bélgica, Anne-Marie Pirlot e Gustaaf Janssens, a respeito do projeto para a praça Poelaert. Mervyn Miller, que conheci em São Paulo, acompanhando-o em visita ao arquivo da Cia. City e que gentilmente me cedeu material sobre Barry Parker. No exterior, onde muitas vezes as regras de consulta e reprodução são diversas das nossas, devo agradecer a intervenção de Alexandre Ragois, funcionário da Cité Chaillot, em Paris e dos funcionários da Library of Congress, especialmente Chamisa R. Nash.

A expansão das redes sociais de arquivo e compartilhamento de imagens propiciou o acesso a imagens de obras de Bouvard tomadas pelos amantes das fotografia Carol Howard (Inglaterra), Denis Trente-Huittessan, Jean Pierre Guyomard, José Manuel Pinto e Nicolas Jasson (França), Harald Jenk (Suíça) e Joe Gordon (Escócia), além de informações sobre os bondes de Curitiba, fornecidas por Allen Morrison, nos EUA.

Devo agradecimentos, na Universidade Presbiteriana Mackenzie, a Paulo Roberto Correa, Coordenador do curso de Arquitetura e Urbanismo,

---

---

assim como a Valter Luis Caldana Jr., Diretor da FAUUPM. Agradeço o suporte dos colegas Bruno Ribeiro, Carlos Alberto Coelho, Carlos Henrique Heck, Celso Minozzi, Cleber Bonetti Machado, Maria Teresa Stockler e Bréia, Pérola Brocaneli, Rafael Manzo, Ricardo Hernan Medrano, assim como o apoio das secretárias Angelita, Eleni, Lilian e Miriam.

O apoio constante dos amigos foi fundamental e não posso me esquecer de Ana Paula Farah, Beatriz Lucchetti e Antonio Cortada, Cristiane Souza Gonçalves, Fernando Atique, Jacy Cardia Ghirotti, Manoela Rossinetti Ruffinoni, Maria Regina Gomes e Sabrina Studart Fontenele Costa. Aos meus colegas orientandos da Prof. Cristina, meu muito obrigado por seus comentários; fico feliz por conhecê-los nesse percurso.

À família, mais do que agradecimentos, devo desculpas por nem sempre estar presente ou disponível. Sem vocês, nada tem sentido.

Finalmente, Cristina, Ivani, Isa, Sara, Dina e seus colegas da Secretaria da FAU Maranhão devem estar dando graças por eu finalmente estar concluindo a pesquisa. Sim, acabou!

---





---

*A cronologia é clara.*

**Kenneth Maxwell**

---



---

## RESUMO

A pesquisa pretende trazer à luz os antecedentes e desdobramentos da atuação de Joseph-Antoine Bouvard em São Paulo, no início do século XX. O objeto da pesquisa é o duplo papel desempenhado por Bouvard em São Paulo, onde desenvolveu, no âmbito público, o chamado *Plano Bouvard para São Paulo* e, no âmbito privado, esteve à frente da criação da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.. São objetivos da pesquisa contribuir para a compreensão do episódio de sua contratação pela Diretoria de Obras Municipais, esclarecendo as condições e repercussões de sua visita ao Brasil, a partir da experiência projetual em um meio diverso e distante de seu país de origem, a França. Pretende-se, ainda, esclarecer as razões das diferenças observadas entre suas propostas bonaerense e paulistana, bem como as elucidar as condições que presidiram a criação da City of San Paulo Improvements. Para a consecução dos objetivos procedeu-se à confrontação de várias séries documentais, depositadas em diferentes acervos, além do exame acurado do material gráfico relativo ao plano e aos primeiros projetos da companhia imobiliária, visando à verificação de seu posicionamento teórico, as bases em que se efetuou a sua contratação, incluindo os fatos que a antecederam e seu ‘modus operandi’, isto é, a maneira como desenvolvia seus projetos. A pesquisa propõe-se a esclarecer e dimensionar o papel de Bouvard na organização da City of San Paulo Improvements, que se deu em paralelo ao desenvolvimento do Plano para São Paulo. Ainda foi possível avaliar o quanto os modelos culturais importados pesaram nos projetos desenvolvidos em São Paulo, em ambas as esferas, notadamente advindos da França, a partir das reformas empreendidas pelo Barão Haussmann e Inglaterra, pelo ideário cidade-jardim. A principal hipótese de trabalho parte da premissa que Bouvard já detinha um conhecimento prévio do contexto brasileiro e para cá se dirige, após aposentar-se do serviço público francês, afim de prospectar negócios. O recorte cronológico da investigação corresponde à vida profissional de Bouvard, desenvolvida entre 1864 e 1920. Do ponto de vista espacial, a pesquisa estende-se, na Europa, pela França, Bélgica, Turquia e, na América do Sul, Argentina, Uruguai e Brasil. No entanto, concentra-se principalmente em Buenos Aires e São Paulo.

Palavras-chave: Século XX. Paris. Buenos Aires. São Paulo. Urbanismo. Joseph Bouvard.

---



---

## ABSTRACT

The research aims to bring to light the history and repercussions of Joseph-Antoine Bouvard brief stay in São Paulo, in the early twentieth century. It focuses in the dual role played by Bouvard in São Paulo, where he developed, in the public sphere, the so called Bouvard Plan for São Paulo while, in private, he led the creation of the City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. The research intends to contribute to the understanding of the episode of his hiring by the Directorate of Municipal Works, explaining the conditions and consequences of his visit to Brazil, an experience in a diverse environment and so far from his country of origin, France. It is intended also to clarify the reasons for the differences observed between the Buenos Aires and São Paulo proposals, as well as clarifying the conditions, which led to the creation of the City of San Paulo Improvements. To achieve the goals we proceeded to the confrontation of several documentary series, stored in different collections, in addition to a thorough examination of graphic material relating to the plan and first projects of the real estate company, in order to check its theoretical position, the basis on which it made its hiring, including the events leading up to it and its *modus operandi*, that is, how developed their projects. The research aims to clarify the role and scale of Bouvard in the organization of the City of San Paulo Improvements, which took place in parallel to the development of the Plan for São Paulo. It was also possible to assess the extent to which imported cultural models weighed in projects developed in São Paulo, in both spheres, arising notably from France, from the reforms undertaken by Baron Haussmann and England, the ideas garden city. The main working hypothesis assumes that Bouvard already had prior knowledge of the Brazilian context and forth goes after retiring from the French public service, in order to prospect business. The chronological outline of the research corresponds to the professional life of Bouvard, developed between 1864 and 1920. From the spatial point of view, the research extends from Europe - France, Belgium, Turkey, to South America mainly Argentina and Brazil.

Keywords: 20th century. Paris. Buenos Aires. São Paulo. Town planning. Joseph Bouvard.

---



---

## RESUMÉ

La recherche vise à mettre en lumière l'histoire et les conséquences du séjour de Joseph-Antoine Bouvard au Brésil au début du XXe siècle. L'objet de la recherche est le double rôle joué par Bouvard à São Paulo, où il a développé, dans la sphère publique, un plan d'embellissement pour la municipalité et, en privé, il a dirigé la création de la City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. La recherche souhaite contribuer à la compréhension de l'épisode de son embauche par la Direction des Travaux Municipaux, expliquant comme les paulistas ont décidé pour l'invitation à Bouvard. Il est prétendu également à clarifier les raisons des différences observées entre les plans pour Buenos Aires et São Paulo, ainsi que la clarification des conditions qui ont présidé à la création de la City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. Pour atteindre les objectifs de la recherche il faut accomplir à la confrontation de plusieurs séries documentaires, déposées dans différentes collections, en plus d'un examen approfondi du matériel graphique concernant les plans et les premiers projets de la société immobilière, afin de vérifier quales étaient les théories ou formulations intellectuelles que Bouvard utilisait et que étaient la base pour l'élaboration de les plans argentin et pauliste, y compris également son *modus operandi*, ou bien, la façon d'opérer selon une pratique quotidienne dans le chantier, une particularité de Bouvard. La recherche vise à examiner le rôle et l'ampleur de Bouvard dans l'organisation de la City of San Paulo Improvements, qui a eu lieu en parallèle à l'élaboration du Plan de São Paulo. Il était également possible d'évaluer à quelle niveau le transit des modèles culturels notamment de la France, depuis les réformes entreprises par le baron Haussmann et bien comme de l'Angleterre, des conceptions des cités-jardin, ont avait influencé des projets développés à São Paulo. La principale hypothèse de travail suppose que Bouvard avait déjà connaissance préliminaire du contexte brésilien et, après sa retraite à la Préfecture du Seine, va de suite au Brésil afin de prospecter des nouveaux entreprises. La délimitation chronologique de la recherche correspond à la vie professionnelle de Bouvard, développé entre 1864 et 1920. En termes géographiques, la recherche se prolonge entre la France, la Belgique, la Turquie et en Amérique du Sud, l'Argentine et Brésil.

Mots-clés: 20eme siècle. Paris. Buenos Aires. São Paulo. Urbanisme.

Joseph Bouvard.

---





---

## LISTA DE FIGURAS

### CAPÍTULO 1

FIGURA 1.1 - Légion d'Honneur. Certificado de Grand Officier delegado à Joseph Bouvard, 1900 .....	25
FIGURA 1.2 - Termo de aposentadoria de Joseph Bouvard .....	25
FIGURA 1.3 - Certidão de óbito de Joseph Antoine Bouvard .....	31
FIGURA 1.4 - Certidão de nascimento de Joseph Antoine Bouvard .....	32
FIGURA 1.5 - Localização das cidades de Vienne e Saint-Jean-de-Bournay, relativamente à Lyon.....	32
FIGURA 1.6 - Entrada relativa a Constant-Dufeux.....	32
FIGURA 1.7 - O templo de Augusto e Livia em Vienne, França .....	33
FIGURA 1.8 - Fils Bouvard.....	34
FIGURA 1.9 - Entrada relativa a Joseph-Antoine Bouvard .....	36
FIGURA 1.10 - Caderno de anotações de Henri Prost na École Spécial d'Architecture. Detalhe.....	46
FIGURA 1.11 - Entrada relativa a Paul Cret .....	47
FIGURA 1.12 - École Impériale et Spéciale des Beaux-Arts. Aspirants. Section d'Architecture. ....	49
FIGURA 1.13 - École Impériale et Spéciale des Beaus-Arts. Section d'Architecture. Historico escolar de Joseph Bouvard - Segunda Classe.....	50
FIGURA 1.14 - École Impériale et Spéciale des Beaus-Arts. Section d'Architecture. Historico escolar de Joseph Bouvard - Primeira Classe.....	51
FIGURA 1.15 - Église Saint-Laurent de Paris avant la restauration de 1861 .....	54
FIGURA 1.16 - Doorway of the Church of St. Laurent. c.1900.....	55
FIGURA 1.17 - Caricaturas contemporâneas. M. BOUVARD, por CAO .....	56
FIGURA 1.18 - Paris. Théâtre Sarah Bernhardt. La Tour Saint-Jacques .....	58
FIGURA 1.19 - Pavilion for city of Paris. Built for the Exposition of 1878.....	59
FIGURA 1.20 - Légion d'Honneur. Certificado de Chevalier delegado à Joseph Bouvard, 1878 .....	60
FIGURA 1.21 - Plan of schools on rue Saint Lambert c.1900 .....	60
FIGURA 1.22 - José Manuel Pinto. Vista Saint Lambert. 2007. Aspecto atual da École Maternelle da Rue Saint Lambert .....	61
FIGURA 1.23 - Entrance gate, Carnavalet Museum .....	62
FIGURA 1.24 - Portão do Museu Carnavalet.....	62
FIGURA 1.25 - Garde Républicaine. Caserne Schomberg .....	62
FIGURA 1.26 - Joseph Antoine (Proj. Orig.) Bouvard, Yves Lion et al. Remodeled barracks, courtyard facade. 2002.....	62
FIGURA 1.27 - Aspecto atual da Caserna Schomberg. 2010.....	63
FIGURA 1.28 - Joseph Antoine (Proj. Orig.) Bouvard, Yves Lion et al. Remodeled barracks, courtyard facade. 2002.....	63
FIGURA 1.29 - Nicolas Jasson. Paris - boulevard Morland - ancienne caserne Schomberg. 2009.....	63
FIGURA 1.30 - Archiguide. Aménagement Esplanade de France.....	63
FIGURA 1.31 - Joseph Bouvard. École professionnelle de Voiron, Isère. 1886. ....	64
FIGURA 1.32 - Estátua de Alexandre Dumas.....	65
FIGURA 1.33 - Marseille. Gare St. Charles. c.1910.....	66

---

FIGURA 1.34 - Marseille - Escallier monumental de la Gare Saint-Charles .....	66
FIGURA 1.35 - The new Labor Exchange, Paris. Scientific American Supplement .....	67
FIGURA 1.36 - La Bourse du Travail. Fachada e detalhe da ornamentação .....	67
FIGURA 1.37 - La Bourse du Travail. Plantas .....	68
FIGURA 1.38 - Aspecto do interior do salão principal da Bolsa do Trabalho, Paris .....	68
FIGURA 1.39 - Usine de désinfection et asile de nuit. Plan d'ensemble .....	69
FIGURA 1.40 - Usine de désinfection et asile de nuit. Façade sur cour du bâtiment des objets désinfectés .....	70
FIGURA 1.41 - Asile Georges Sand. Pavimento térreo e primeiro pavimento .....	71
FIGURA 1.42 - Asilo Michelet. Planta do Pavimento térreo .....	71
FIGURA 1.43 - Asilo Michelet. Planta do primeiro pavimento .....	72
FIGURA 1.44 - Improvised stairway in the courtyard of the Hôtel de Ville .....	73
FIGURA 1.45 - Fêtes franco-italiennes - Décoration de l'avenue de l'Ópera .....	74
FIGURA 1.46 - Lucien Roy. Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs [2] .....	74
FIGURA 1.47 - Lucien Roy. Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs .....	75
FIGURA 1.48 - Théodore-Joseph-Hubert Hoffbauer. Fête devant l'Hôtel de Ville, fête franco-russe en 1893 .....	75
FIGURA 1.49 - Palais des Industries diverses. Exposition of 1889 .....	76
FIGURA 1.50 - Exposition Universelle de 1889. Le dôme central du Palais du Champ de Mars .....	76
FIGURA 1.53 - BOUVARD, Joseph Antoine. Dôme. Façade principale du Dôme et des Pavillons .....	77
FIGURA 1.54 - Louis Beroud. Le dôme central à l'exposition universelle de 1889 .....	77
FIGURA 1.55 - Decorations of the dome - Palais des Industries diverses .....	78
FIGURA 1.56 - Pavilion for the city of Paris. Built for the Exposition of 1878 .....	78
FIGURA 1.57 - Échaufaudage du dome central. Constructiteurs: MM. Moisant, Laurent et Savey .....	78
FIGURA 1.58 - Anonyme. Vienne. Exposition universelle de 1873, montage du Pavillon de la Ville de Paris .....	79
FIGURA 1.58 - Légion d'Honneur. Certificado de Officier delegado à Joseph Bouvard, 1900 .....	80
FIGURA 1.59 - Allons!!!... Pus [sic] que 43 semaines .....	85
FIGURA 1.60 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1851, segundo Wesemael .....	86
FIGURA 1.61 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1867 concebida por Le Play, segundo Wesemael .....	86
FIGURA 1.62 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1900, abandonando-se o esquema concebido por Le Play, segundo Wesemael .....	87
FIGURA 1.63 - Emplacements divers proposés pour la prochaine Exposition .....	89
FIGURA 1.64 - Plan de l'Exposition Universelle de 1900 et son annxe de Vincennes d'après les documents officiels, 1900 .....	92
FIGURA 1.65 - Concours pour l'Exposition Universelle de 1900. Plan général de l'emplacement. 1894 .....	93
FIGURA 1.66 - Joseph Hawkes. Torre Eiffel vista do Trocadéro 1900 .....	94
FIGURA 1.67 - Joseph Hawkes. Entrada principal da Exposição de 1900, junto à place de la Concorde .....	94
FIGURA 1.68 - Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Eug. Hénard .....	95
FIGURA 1.69 - Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Girault .....	96
FIGURA 1.70 - Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Paulin .....	97
FIGURA 1.71 - A ponte Alexandre III e seu arco único. ....	101

FIGURA 7.72 - Atelier Nadar. Visite du chantier de l'Exposition Universelle de 1900. Pont Alexandre III.....	101
FIGURA 1.73 - Concours pour la construction des palais des Champs-Élysées. Plan général des emplacements attribués aux constructions et des abords.....	103
FIGURA 1.74 - Exposition de 1900. Direction des Services d'Architecture. Plan d'Ensemble.....	104
FIGURA 1.75 - Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris.....	105
FIGURA 1.76 - VILLE DE PARIS. Plan de Paris depuis l'annexion avec sa division en 20 arrondts. conformément à la loi du 16 juin 1859.....	106
FIGURA 1.77 - Relief du sol naturel de Paris. Deuxième essai de représentation.....	106
FIGURA 1.78 - BOUVARD, Joseph Antoine. Ville de Paris. Service du Plan de Paris. 1er. arrondt.: Du Louvre. 2e. arrondt.: de la Bourse.....	106
FIGURA 1.79 - COMMISSION DU VIEUX PARIS. Plan de la crue de 1910 d'après les travaux de la Commission des inondations.....	107
FIGURA 1.80 - BECK, Géometre en Chef du Plan de Paris. Plan du Bois de Vincennes.....	107
FIGURA 1.81 - Antoine Bouvard's Sultahnamet Square Project.....	111
FIGURA 1.82 - Antoine Bouvard. Beyazit Square Project.....	111
FIGURA 1.83 - Place de la Sultane Valide,.....	112
FIGURA 1.84 - Antoine Bouvard's Galata bridge project.....	112
FIGURA 1.85 - Superposição do anteprojecto de Bouvard para a Place de l'Hippodrome e de mapa de Istanbul do final do século XIX.....	113
FIGURA 1.86 - Superposição do anteprojecto de Bouvard para a Place du Sultan Beyazid e de mapa de Istanbul do final do século XIX.....	113
FIGURA 1.87 - Palais du Cinquentaenaire.....	115
FIGURA 1.88 - Praça Poelaert em 1903.....	116
FIGURA 1.89 - Joseph Antoine Bouvard. Projeto para a praça Poelaert, Bruxelas, 1903.....	116
FIGURA 1.90 - Joseph Antoine Bouvard. Ville de Bruxelles. Vue perspective de la Place du Centenaire. Coté des hotels. Dressé pour le Directeur sousigné. Paris le 22 septembre 1904.....	117
FIGURA 1.91 - Detalhe da imagem anterior, com a assinatura de Bouvard.....	117
FIGURA 1.92 - Roland MARTIN. Vue perspective du nouveau Bayonne.....	118

## CAPÍTULO 2

FIGURA 2.1 - 2.1 - Proyecto de avenidas diagonales. 1887.....	127
FIGURA 2.2 - El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard.....	131
FIGURA 2.3 - El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard. Detalle.....	132
FIGURA 2.4 - Comparação dos planos elaborados por Bouvard em 1907.....	137
FIGURA 2.5 - The McMillan Plan: 1901 - The mall.....	142
FIGURA 2.6 - Plano de Santiago con el proyecto de transformacion de la Sd. Central de Arquitectos.....	143
FIGURA 2.7 - Trajets des voitures dans les carrefours libres.....	146
FIGURA 2.8 - Carrefours a giration. Mouvement continu des voitures.....	146
FIGURA 2.9 - Proyecto de modificaciones al trazado actual de la Ciudad de Buenos Aires. Año 1909.....	147
FIGURA 2.10 - Proyecto de modificaciones al trazado actual de la Ciudad de Buenos Aires. Año 1909 [2].....	147
FIGURA 2.11 - Aerial view of Adelaide [Looking south east]. Imagem de Adelaide City.....	149
FIGURA 2.12 - Ciudad de BuenosAires y Distrito Federal publicado por Pablo Ludwig. 1892.....	150

FIGURA 2.13 - Avenue du bois de Boulogne, plan-calque non daté.....	150
FIGURA 2.14 - A linha azul corresponde ao perímetro da Quinta Halle, segundo o jornal El Clarín (2013).....	153
FIGURA 2.15 - División de la Quinta Hale. Imagem publicada no La Prensa em 23 de junho de 1909.....	154
FIGURA 2.16 - Projeto da praça do Congresso publicado no jornal La Nación de 28 de junho de 1907.....	155
FIGURA 2.17 - Ciudad de Buenos Aires. Vista a vuelo de pájaro de la plaza del Congreso. Buenos Aires, el 26 de mayo de 1907.....	155
FIGURA 2.18 - Proyecto de ensanche de la Plaza de Mayo.....	157
FIGURA 2.19 - Ciudad de Buenos Aires. Asilo y Hospicio.....	158
FIGURA 2.20 - Ville de B. Étude fait sous la Direction de Mr. Bouvard.....	159
FIGURA 2.21 - El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard. Imagem publicada no jornal La Prensa, em 23 de junho de 1907.....	169
FIGURA 2.22 -Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1875.....	174
FIGURA 2.23 - Plano Ciudad del Rosario Ensanche y Puerto Aprobados, de los agrimensores Werner y Pusso, 1890.....	174
FIGURA 2.24 - République Argentine. Rosario de Santa Fé. Plan des dispositions projetées pour l’embellissent, l’amélioration et le developpement futur da ville. .....	178
FIGURA 2.25 -Plan d’ensemble de la Cité. Detalhe. “Dressé par le Directeur soussigné. Paris, le 10 Mars 1911.....	177
FIGURA 2.26 - Una antigua vista parcial de “Villa Martinoli”.....	179
FIGURA 2.27 - Localização do bairro Argüello, em relação ao centro de Córdoba.....	180
FIGURA 2.28 - Rosario. Quadricula x divisão fundiária e as propostas de Bouvard para a extensão da malha urbana.....	182
FIGURA 2.29 - Plan Regulador de Rosario 1935.....	183
FIGURA 2.30 - Comparativo entre as dimensões dos planos para Buenos Aires, Rosario e São Paulo.....	187
FIGURA 2.31 - Patrimônio Municipal de S. Paulo. Raio de 6 kilometros.....	188
FIGURA 2.32 - Comparação entre as áreas de Paris e Buenos Aires por volta de 1910.....	189
FIGURA 2.33 - Vías irradiantes, ó concéntricas, oblicuas ó diagonales.....	192
FIGURA 2.34 - Jules Vacherot, sob direção de Joseph-Antoine Bouvard. Ville de Luxembourg.....	196
FIGURA 2.35 - Dîner offert aux représentants de la République Argentine, le jaudi 20 Decembre 1906 Listas de convidados.....	203
FIGURA 2.36 - Dîner offert aux représentants de la République Argentine, le jaudi 20 Decembre 1906 antar do dia 20 de dezembro de 1906.....	204
FIGURA 2.37 - Rascunhos do Síndico, M. Bellan, mostrando a programação da recepção à delegação argentina em dezembro de 1906.....	207
FIGURA 2.38 - Rascunhos do Síndico, M. Bellan.....	209
FIGURA 2.39 - Plano vencedor do Concurso Internacional para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo.....	214

### CAPÍTULO 3

FIGURA 3.1 - A mancha urbana da cidade de São Paulo em 1842.....	228
FIGURA 3.2 - Em lilás, a mancha urbana registrada no mapa de 1842.....	229
FIGURA 3.3 - Em amarelo, a mancha urbana em 1905.....	229
FIGURA 3.4 - Em amarelo, a mancha urbana em 1905; em laranja, a área adquirida pela City em 1911.....	233
FIGURA 3.5 - O triângulo histórico circundado pelo vale do Anhangabaú.....	233
FIGURA 3.6 - No alto, aspecto do vale do Anhangabaú no início do século XX.....	234

---

FIGURA 3.7 - À esquerda, o aspecto do vale do Anhangabaú após a implantação do parque idealizado por Bouvard .....	234
FIGURA 3.8 - As referências parisienses para S. Paulo.....	235
FIGURA 3.9 - O morro do Chá .....	236
FIGURA 3.10 - Obras do Anhangabaú. Detalhe .....	237
FIGURA 3.11 - Praça Ramos de Azevedo .....	238
FIGURA 3.12 - Rua de Santa Rosa. 1900 .....	238
FIGURA 3.13 - Foto da várzea do rio Tamanduateí com lavadeiras. 1906 .....	238
FIGURA 3.14 - A rua Nova de São José, atual Líbero Badaró .....	239
FIGURA 3.15 - Fotografia tomada da esquina da rua Líbero Badaró com a ladeira de São João, por volta do ano de 1912 .....	243
FIGURA 3.16 - Anúncio de página inteira sobre o lançamento da Companhia Frigorífica Paulista .....	243
FIGURA 3.17 - Nota na imprensa informando sobre a criação da Cooperativa Agrícola-Comercial de São Paulo .....	243
FIGURA 3.18 - Nota na imprensa informando sobre a criação do Automóvel Clube Paulista .....	243
FIGURA 3.19 - Anúncio da Companhia Central de Armazéns Gerais .....	243
FIGURA 3.20 - Anúncio da Companhia Paulista de Seguros .....	243
FIGURA 3.21 - Anúncio da Companhia Economisadora Paulista .....	243
FIGURA 3.22 - Nota na imprensa citando Eduardo Prates como vice-presidente da Companhia Paulista de Vias Férreas .....	243
FIGURA 3.23 - Nota na imprensa citando o Conde de Prates como vice-presidente do Banco de S. Paulo .....	243
FIGURA 3.24 - Intervenções da administração João Teodoro, segundo Campos .....	247
FIGURA 3.25 - Ilha dos Amores assinalada no Mapa da cidade de São Paulo elaborado por Jules Martin -em 1877 .....	247
FIGURA 3.26 - Ilha dos amores. Album comparativo da cidade de Sao Paulo até o ano de 1916.....	247
FIGURA 3.27 - Mapa da cidade de São Paulo. Companhia Cantoneira de Águas e Esgotos, 1881. Detalhe .....	248
FIGURA 3.28 - Intervenções propostas por João Alfredo, segundo Campos .....	249
FIGURA 3.29 - A extensão da proposição de Miranda e Malfatti, segundo Campos .....	250
FIGURA 3.30 - Intendencia de Obras Municipais. Planta de uma secção da várzea do Carmo. 1898.....	253
FIGURA 3.31 - São Paulo. Rua João Alfredo.....	256
FIGURA 3.32 - Planta da área da várzea do Carmo nas proximidades da foz do ribeirão Anhangabaú, mostrando terrenos a desapropriar para a retificação do canal do rio Tamanduateí .....	257
FIGURA 3.33 - Planta da área da várzea do Carmo mostrando terrenos a desapropriar para a retificação do canal do rio Tamanduateí .....	257
FIGURA 3.34 - Ponte sobre o rio Tamanduateí, em madeira .....	258
FIGURA 3.35 - Canal do Tamanduathy. Ponte do aterrado do Braz. Elevação. Detalhe .....	258
FIGURA 3.36 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897. Detalhe.....	259
FIGURA 3.37 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1905, Cococi e Costa. Detalhe.....	259
FIGURA 3.38 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897, Nela está assinalada a “Avenida Circular” .....	260
FIGURA 3.39 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897, Detalhe mostrando a avenida projetada.....	261
FIGURA 3.40 - FIGURA 3.40 - Propostas de Adolpho Augusto Pinto.....	263
FIGURA 3.41 - Estampa 6. Ville de São Paulo. Parc a creer dans le quartier des Carmes.....	264
FIGURA 3.42 - Francisque Cochet. Cidade de São Paulo. Planta do parque da várzea do Carmo e dos Terrenos da Companhia. para a várzea do Carmo .....	265

---

FIGURA 3.43 - Obras do canal do rio Tamanduateí. ....	265
FIGURA 3.44 - Projecto do Governo para os Melhormaentos da cidade de São Paulo, [s.d.]. Detalhe mostrando a galeria Webendoerf.....	266
FIGURA 3.45 - Planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo, c1911. Detalhe mostrando a galeria Webendoerf.....	266
FIGURA 3.46 - São Paulo. Rua 15 de Novembro,. Cartão-postal Guilherme Gaensly, c.1905.....	267
FIGURA 3.47 - Anúncio do Hotel Bella Vista no Correio Paulistano, 1909.....	267
FIGURA 3.48 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda.....	268
FIGURA 3.49 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda. Anotações dos principais pontos proposta.....	270
FIGURA 3.50 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1905, Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo entre o Largo de São Francisco e a Rua Riachuelo....	271
FIGURA 3.51 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1913, Detalhe mostrando a indicação da futura rua Paulo Egídio.....	271
FIGURA 3.52 - Planta da cidade de São Paulo, SARA Brasil, 1930. Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo.....	271
FIGURA 3.53 - Mapa da cidade de São Paulo. Companhia Cantoneira de Águas e Esgotos, 1881. Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo.....	271
FIGURA 3.54 - Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão. ....	280
FIGURA 3.55 - Beco da Lapa era o nome original da Travessa do Grande Hotel.....	282
FIGURA 3.56 - Volta ao mundo de Sarah Bernhardt.....	282
FIGURA 3.57 - Rua Formosa. 1908.....	286
FIGURA 3.58 - Sobreposição da planta cadastral que acompanha o projeto do vereador Silva Telles, de 1907 e planta dos edifícios a serem demolidos para a abertura da praça de Santo Antônio.....	287
FIGURA 3.59 - Guilherme Gaensly. S. Paulo. Viaducto do Chá II. cartão-postal (detalhe). S.d.....	288
FIGURA 3.60 - Sobreposição da planta do projeto de um parque a ser criado no vale do Anhangabaú, primeira proposta da Diretoria de Obras Municipais.....	289
FIGURA 3.61 - Sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado... ..	292
FIGURA 3.62 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado [1].....	294
FIGURA 3.63 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado [2].....	295
FIGURA 3.64 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado [3].....	296
FIGURA 3.65 - Adolphe Alphand. Les Promenades de Paris Detalhe das ilustrações. Perfil típico de rua. 1873. ....	297
FIGURA 3.66 - Adolphe Alphand. Les Promenades de Paris Detalhe das ilustrações. Parque Montsouris e tipologias para plantação de places.. 1873.....	297
FIGURA 3.67 - Planta para reconstrução do palacete e duas casas anexas pertencentes ao Exmº Sr. Conde de Prates.....	315
FIGURA 3.68 - etalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde de Prates, de 1910.....	315
FIGURA 3.69 - Guilherme Gaensly. São Paulo. Rua Direita.....	320
FIGURA 3.70 - Ante Projecto de Avenidas em S. Paulo. Escala 1: 2000. Alexandre de Albuquerque. Engº Architecto. S. Paulo, 1910.....	321
FIGURA 3.71 - Ante Projecto de Avenidas em S. Paulo. Escala 1: 2000. Alexandre de Albuquerque. Engº Architecto. S. Paulo, 1910. Detalhe.....	323
FIGURA 3.72 - Marc Ferrez. Paul Domeur colhendo café.....	326
FIGURA 3.73 - Samuel das Neves. Engenheiro empreiteiro.....	328
FIGURA 3.74 - Estabelecimento Ceramico Sacoman Frères. Nota Fiscal de compra em nome do “Snr. Dr. Samuel das Neves”.....	328
FIGURA 3.75 - Stockler das Neves & Comp. Materiaes para construcção. Fatura de compras. 1914.....	329
FIGURA 3.76 - Sobreposição dos desenhos da Diretoria de Obras Municipais (no detalhe) e do Escritório Técnico Samuel das Neves.....	335
FIGURA 3.77 - Predio e Terrenos adquiridos pelo Governo do Estado para a realização dos Melhoramentos da Capital.....	337
FIGURA 3.78 - Projecto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. Detalhe.....	338

FIGURA 3.79 - Sobreposição dos desenhos da Diretoria de Obras Municipais e do Escritório Técnico Samuel das Neves .....	339
FIGURA 3.80 - Comparação do desenho intitulado Plano do Centro Cívico com outro, intitulado Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. ....	341
FIGURA 3.81 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda. Anotações dos principais pontos da proposta. ....	343
FIGURA 3.82 - Sobreposição das diretrizes da Proposta Luiz Bueno de Miranda ao Plano Samuel das Neves, com alterações propostas pelo último .....	343
FIGURA 3.83 - Projecto do Governo para os Melhoramentos da Cidade de São Paulo. Indicação das diretrizes de projeto alteradas em relação à Proposta de Luiz Bueno de Miranda, de 1906. c. 1910 .....	344
FIGURA 3.84 - Projecto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo .....	345
FIGURA 3.85 - Confrontação da perspectiva do Plano Samuel das Neves publicada no Correio Paulistano e da planta que lhe serviu de base .....	346
FIGURA 3.86 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Planta do centro da cidade de São Paulo [1911].....	349
FIGURA 3.87 - Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. No detalhe, anotações para inserção da avenida no fundo do vale .....	355
FIGURA 3.88 - O Estado de S. Paulo. Publicação da conferência de Victor da Silva Freire no Grêmio da Escola Politécnica, em fevereiro de 1911 .....	357
FIGURA 3.89 - Samuel das Neves e Julio Micheli. Projeto de reconstrução do palacete do Exto. Sr. Conde de Prates. 1911 .....	359
FIGURA 3.90 - Projeto de transformação do valle do Anhangabaú em avenida central.....	359
FIGURA 3.91 - Planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911 .....	361
FIGURA 3.92 - Planta da Rua L. Badaró. Valle do Anhangabahú. Escala 1/500. M. Rosa .....	363
FIGURA 3.93 - Sobreposição da planta cadastral preparada por Telles sobre a planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911 .....	364
FIGURA 3.94 - Sobreposição do estudo de implantação dos blocos Prates sobre planta cadastral preparada por Telles e a planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911 .....	365
FIGURA 3.95 - Sobreposição do estudo de implantação dos blocos Prates, 1911, sobre projeto de parque preparado por Telles, 1907 .....	367
FIGURA 3.96 - Sobreposição do projeto de avenida de Samuel das Neves, sobre Estudo para alinhamento da praça 4 cantos .....	368
FIGURA 3.97 - Sobreposição do projeto de avenida de Samuel das Neves, sobre Planta topographica do valle do Anhangabaú.....	369
FIGURA 3.98 - Delimitação do largo a criar segundo o Plano Freire-Guilhem .....	376
FIGURA 3.99 - Cadastro dos predios a expropriar para a construção da nova Praça de Santo Antônio. Escala: 1:200 .....	376
FIGURA 3.100 - São Paulo - Brazil - Praça do Patriarca.....	377
FIGURA 3.101 - Original e cópia da planta do Plano Freire Guilhem. Planta geral. ....	378
FIGURA 3.102 - Planta do prolongamento da rua da Boa Vista até o largo do Palácio.....	379
FIGURA 3.103 - Viaduto suspenso ligando a rua da Consolação ao largo do Ouvidor. (SAMPAIO, 1996, p.97) .....	381
FIGURA 3.104 - Perspectiva a que se refere o dr. Victor da Silva Freire em seu officio ao sr. prefeito municipal .....	385
FIGURA 3.105 - Perspectiva a que se refere o dr. Victor da Silva Freire em seu officio ao sr. prefeito municipal. Neste desenho estão indicadas prováveis ocupações das “areas reservadas” indicadas na planta. ....	387
FIGURA 3.106 - A grande avenida da Proposta Machado-Caiuby .....	394

## CAPÍTULO 4

FIGURA 4.1 - A cidade moderna .....	411
-------------------------------------	-----

FIGURA 4.2 - Plan of Detroit.....	411
FIGURA 4.3 - Federal Capital City Design Competition. Detalhe .....	412
FIGURA 4.4 -Alfred Donat Agache. The federal Capital of Australia. Detalhe. 1911 .....	412
FIGURA 4.5 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Plantas tipo dos edificios propostas com acessos, pela rua Líbero Badaró e pela nova avenida proposta no vale do Anhangabaú.....	416
FIGURA 4.6 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Typo das fachadas para a Nova Avenida de Anhangabahú.....	416
FIGURA 4.7 - O sr. Bouvard. O Estado de S. Paulo .....	426
FIGURA 4.8 - Relatório Bouvard. Primeira página do original manuscrito.....	435
FIGURA 4.9 - Percurso de Joseph Bouvard na manhã do dia 14 de abril de 1911.....	437
FIGURA 4.10 - Varzea do Carmo depois do aterro.....	437
FIGURA 4.11 - Emanuel Dellai. Planta topographica do valle do Anhangabahú:.....	440
FIGURA 4.12 - Segunda versão do projeto Bouvard .....	441
FIGURA 4.13 - Plantas 2 e 6 do Relatório Bouvard reproduzidas, respectivamente, nas Estampas 4 e 6 do Relatório de 1911.....	445
FIGURA 4.14 - Comparação entre as Estampas 6, provável original, e 7, sua provável cópia, do Relatório do Prefeito para o ano de 1911.....	446
FIGURA 4.15 - Comparação entre a Estampa 5 constante do Relatório de 1911..., abaixo, e, acima, desenho realizado por Jules Vacherot .....	446
FIGURA 4.16 - Estampa 5 — Variante da primeira planta, proposta para as alterações a realizar .....	447
FIGURA 4.17 - Planta geral da cidade de São Paulo com anotações à tinta colorida, constante no Relatório de 1911... ..	449
FIGURA 4.18 - Estampa 9 .Diagramma da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipaes.....	450
FIGURA 4.19 - Articulação entre as plantas do Relatório Bouvard.....	451
FIGURA 4.20 - Planta 2 do Relatório Bouvard reproduzida nas Estampas 4 do Relatório de 1911.....	456
FIGURA 4.21 - Estampa 9 — Diagrama da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipais a .....	458
FIGURA 4.22 - Estampa 5. Variante da primeira planta, proposta para as alterações a realizar na parte da cidade compreendida entre as ruas Líbero Badaró e Formosa, .....	459
FIGURA 4.23 - Estampa 6 — Projecto de um parque, a ser creado na varzea do Carmo.....	461
FIGURA 4.24 - Estampa 7 — Variante do projecto de parque, a ser creado na Varzea do Carmo, tendo em vista a alienação de uma parte dos terrenos.....	462
FIGURA 4.25 - 1909. Panorama de São Paulo visto do alto de Sant'Anna.....	464
FIGURA 4.26 - Percurso de Joseph Bouvard na tarde do dia 14 de abril de 1911,.....	464
FIGURA 4.27 - 1908. Mercadinho de S. João.....	464
FIGURA 4.28 - Percurso de Joseph Bouvard na tarde do dia 29 de abril de 1911.....	465
FIGURA 4.29 - 1909. rua da Conceição.....	474
FIGURA 4.30 - Comparação entre o projeto de parque, de Silva Telles e o projeto Bouvard.....	482
FIGURA 4.31 - Sobreposição do projeto de avenida de 20m de largura de Samuel das Neves, sobre projeto de parque, de Silva Telles e o projeto Bouvard .....	484
FIGURA 4.32 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada e dos palacetes Prates sobre e a primeira versão do projeto Bouvard.....	486
FIGURA 4.33 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada e dos palacetes Prates sobre o levantamento topográfico da área .....	487
FIGURA 4.34 - Comparação entre o estudo de Samuel das Neves, 1911, e registro fotográfico das obras de construção dos palacetes Prates, c.1912. ....	488
FIGURA 4.35 - Obras de construção dos palacetes Prates por volta de 1913.....	488
FIGURA 4.36 - São Paulo.. Automóvel Club.....	489
FIGURA 4.37 - Obras de implantação do parque mostrando o movimento de terra para a saia do talude do palacete norte.....	489



---

FIGURA 4.38 - Obras de implantação do parque, com movimentação de terra. ....	489
FIGURA 4.39- Maurice de Ladrière . Mur de soutènement de la rue Líbero Badaro.....	490
FIGURA 4.40 - NEVES, Escritório Técnico Samuel das. Muro de arrimo para a rua Líbero Badaró [1911] .....	490
FIGURA 4.41 - Planta da Rua L. Badaró. Valle do Anhangabahú. Escala 1/500. Detalhe. ....	491
FIGURA 4.42 - Aurélio Becherini. Fotografia tomada aproximadamente do ponto onde hoje se acha o Palacete Prates.....	492
FIGURA 4.43 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada à segunda versão do projeto Bouvard .....	493
FIGURA 4.44 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada à segunda versão do projeto Bouvard. Alteração de desenho da avenida.....	495
FIGURA 4.45 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto: eixo transversal ao parque. ....	496
FIGURA 4.46 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e imagem da rua Anhangabaú ampliada .....	497
FIGURA 4.47 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e visual a partir do viaduto do Chá.....	499
FIGURA 4.48 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e vista dos palacetes Prates.....	500
FIGURA 4.49 - Cópia da segunda versão do projeto Bouvard .....	502
FIGURA 4.50 - Versão definitiva do Plano Bouvard e imagem do parque implantado .....	503
FIGURA 4.51 - Ville de S° Paolo: Valle do Anhancabahu: Projet de jardin. Desenho de Jules Vacherot.....	504
FIGURA 4.52 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Melhoramentos da Capital. Prolongamento da avenida Brigadeiro Luis Antonio até o centro para a Prefeitura Municipal.....	505
FIGURA 4.53 - Fundos da R. Líbero Badaró.....	508
FIGURA 4.54 - Palácio da Prefeitura e parque do Anhangabahú em construção .....	509
FIGURA 4.55 - Estabelecimento Gráfico Weiszflog Irmãos durante as obras de construção dos palacetes Prates .....	509
FIGURA 4.56 - Estabelecimento Gráfico Weiszflog Irmãos após as obras de implantação do parque do Anhangabaú, c. 1918.....	509
FIGURA 4.57 - Alargamento da rua Líbero Badaró em frente da casa Weiszflog Irmãos e Cia.....	510
FIGURA 4.58 - Sem título. Corte transversal.....	510
FIGURA 4.59 - Parque Buttes Chaumont (topo) e projeto para a várzea do Carmo (embaixo).....	512
FIGURA 4.60 - S. Paulo. Brazil. Aerofoto da década de 1920, de autoria desconhecida, mostrando o Parque D. Pedro II.....	513
FIGURA 4.61 - Um trecho da Varzea do Carmo atravessada pelos tubos que conduzem terra do morro do Vergueiro para o aterramento daquelle local. 1911 ..	514
FIGURA 4.62 - São Paulo (Brasil) - Avenida Paulista .....	517
FIGURA 4.63 - Mapas da cidade de São Paulo em 1905 e 1914.....	518
FIGURA 4.64 - Praça Buenos Aires, vista tirada durante a construção. ....	519
FIGURA 4.65 - Demarcação do terreno a desapropriar segundo a Lei n. 746, de 1904.....	522
FIGURA 4.66 - N.14. S. Paulo. Rio Tieté, Club de Regatas. Guilherme Gaensly [atribuída], s.d .....	522
FIGURA 4.67 - S. Paulo. Brazil. Aerofoto da década de 1920, autoria desconhecida, onde se pode ver claramente a área da Chacara Floresta.....	524
FIGURA 4.68 - Sobreposição do Plano Bouvard à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1905 .....	525
FIGURA 4.69 - Sobreposição do Plano Bouvard à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914 .....	526
FIGURA 4.70 - Identificação das vias consideradas para o estabelecimento das “nouvelles distributions en amphithéâtre” no Plano Bouvard.....	526
FIGURA 4.71 - Indicação das “nouvelles distributions en amphithéâtre” concebidas por Bouvard para a região do Bexiga.....	527
FIGURA 4.72 - Anéis concêntricos possibilitados pelo Plano Bouvard .....	528
FIGURA 4.73 - Esquema idealizado por Hénard para Paris .....	529

---

FIGURA 4.74 - Sobreposição do Plano Bouvard ao mapa resultante da leitura da imagem aérea da cidade de São Paulo .....	529
FIGURA 4.75 - Estampa 4 — Planta de conjunto das modificações previstas no centro da cidade . Detalhe(Bouvard) .....	531
FIGURA 4.76 - 1914. Cidade (Parte central) .....	532
FIGURA 4.77 - Vista aérea da área central de St. Etienne, França .....	533
FIGURA 4.78 - Vista aérea da área central de São Paulo.....	533
FIGURA 4.79 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a crear.....	535
FIGURA 4.80 - Demarcação dos imóveis desapropriados para a abertura da ligação dos largos de Santa Efigênia e Paiçandú .....	537
FIGURA 4.81 - Demarcação dos imóveis desapropriados para a abertura da ligação dos largos de Santa Efigênia e Paiçandú. SARABrasil, 1930 .....	537
FIGURA 3.77 - Vistá aérea da rua Antonio de Godoi em 1919 .....	539
FIGURA 4.83 - Estampa 12. Detalhe mostrando as propostas de Bouvard modificadas por Freire.....	539
FIGURA 4.84 - O novo Paço Municipal. Plantas do andar térreo e nobre.....	540
FIGURA 4.85- O novo Paço Municipal. Autoridades.....	541
FIGURA 4.86 - O novo Paço Municipal. Pedra fundamental .....	542
FIGURA 4.87 - A área da Sé nos planos e propostas de anteriores ao Plano Bouvard.....	542
FIGURA 4.88 - Joseph Bouvard. Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le Centre de la Capitale.....	543
FIGURA 4.89 - A solução de Bouvard para o Centro Cívico em contraposição à organização menos complexa do Plano Freire-Guilhem .....	544
FIGURA 4.90 - O arranjo de Bouvard para o Centro Cívico e as praças criadas para arejar o conjunto.....	544
FIGURA 4.91 - Estampa 10. Centro da cidade de São Paulo. Modificações projectadas.....	547
FIGURA 4.92 - Parque Monceau.....	548
FIGURA 3.88 - À esquerda, a planta com a proposta da Diretoria de Obras Municipais para a alteração do Centro Cívico concebido por Bouvard.....	549
FIGURA 4.94 - Plano do Centro Cívico.....	551
FIGURA 4.95 - Perfil longitudinal aproximado (com níveis atuais) da solução para a extensão da rua Líbero Badaró prevista no Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais.....	552
FIGURA 4.96 - Perfil longitudinal aproximado (com níveis atuais) da solução para a extensão da rua Líbero Badaró prevista na Estampa 10 do Relatório de 1911.....	552
FIGURA 4.97- Planta organizada de acordo com os pareceres das commissões reunidas de Justiça, Obras e Financas .....	553
FIGURA 4.98 - Planta do Centro Cívico, 1913 .....	553
FIGURA 4.99 - Estampa 11 — Comunicações projectadas entre o centro, as estações ferroviárias e os bairros occidentaes.....	555
FIGURA 4.100 - Articulação entre as Estampas 10 e 11 do Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo .....	556
FIGURA 4.101 - Operações propostas na Estampa 11 evidenciadas pela comparação com o levantamento cadastral de 1910.....	556
FIGURA 4.102 - Giuseppe Chiapperi e Giulio Micheli. Implantação do Viaducto. Escala de 0,002 p.m.....	557
FIGURA 4.103 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a crear.....	562

## CAPÍTULO 5

FIGURA 5.1 - Henri Turot em excursão pelo pampa argentino.....	573
FIGURA 5.2 - Itinerário de Bouvard em visita ao Rio de Janeiro, em 1907.....	578
FIGURA 5.3 - Ora graças!.....	579

---

FIGURA 5.4 - Grande hotel no Rio.....	580
FIGURA 5.5 - Marc Ferrez. Rio. Avenida Central. Detalhe .....	581
FIGURA 5.6 - Projecto da Avenida Central e obras complementares. Projeto de implantação da Avenida Central, com indicação dos imóveis a desapropriar... 583	583
FIGURA 5.7 - Projecto da Avenida Central e obras complementares. Projeto de implantação da Avenida Central, com indicação da nova configuração fundiária .....	583
FIGURA 5.8 - Palácio Monroe e imediações por volta de 1915. ....	583
FIGURA 5.9 - O Convento da Ajuda por volta de 1907 .....	584
FIGURA 5.10 - Anúncio de página inteira no jornal L'Etoile du Sud, sobre as várias companhias ligadas a Percival Farquhar.....	585
FIGURA 5.11 - Debênture da Companhia Concessionária dos Docas do Porto da Bahia.....	587
FIGURA 5.12 - Crédit Foncier du Brésil et de l'Amérique du Sud.. Debenture assinada por Marcel Boulloux-Lafont, .....	589
FIGURA 5.13 - Planta da cidade de Curitiba. Ano 1900 .....	590
FIGURA 5.14 - South Brazilian Railways Co. Ltd. Debenture de 20£ a 25%.....	592
FIGURA 5.15 - Linhas de bonde em Curitiba implantadas por Laveleye, a partir de Rizzi(2003) .....	593
FIGURA 5.16 - Tramways de Curitiba.....	593
FIGURA 5.17 - O portão do Passeio Público de Curitiba, atribuído a Bouvard. ....	598
FIGURA 5.18 - O portão do Cimitière des Chiens,, em Paris.....	598
FIGURA 5.19 - Anúncio da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., no jornal parisiense Le Matin.....	608
FIGURA 5.20 - Planta de Villa América. Avenida Paulista. Escala de 1:2000 .....	610
FIGURA 5.21 - Planta de Villa América e Bela Cintra. Avenida Paulista. Escala de 1:2000 .....	610
FIGURA 5.22 - Chácara do Capão. Sem escala .....	611
FIGURA 5.23 - Le Figaro. Detalhe. Anúncio da Société Générale Immobilière et d'Embellissement de la Ville de São-Paulo .....	618
FIGURA 5.24 - The Brazilian Review, edição de 5 de dezembro de 1911.....	618
FIGURA 5.25 - Áreas adquiridas pela City of San Paulo Improvements em 1911 .....	621
FIGURA 5.26 - Debênture da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. [s.d.].....	626
FIGURA 5.27 - O engenheiro Alex. Oelsner .....	634
FIGURA 5.28 - Detalhe do registro de George Saville Dodd no Livro nº1 de Registro dos empregados da firma City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.....	635
FIGURA 5.29 - Lot 30 in Villa Marianna. Escala 1:1000. Surveyed and triangulated in July 1914 .....	640
FIGURA 5.30 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, poligonização e levantamentos feitos em 1912-1915. Escala 1: 5.000.661	661
FIGURA 5.31 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral [...] Detalhe mostrando os lotes de Vila América .....	643
FIGURA 5.32 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral [...] Detalhe mostrando os lotes de Vila Nova Tupy.....	643
FIGURA 5.33 - Anúncio da City of San Paulo Improvements oferecendo terrenos nos três primeiros loteamentos da companhia, em 1913, .....	644
FIGURA 5.34 - Anúncio da City of San Paulo Improvements oferecendo terrenos e imóveis para venda e locação, em vários bairros de São Paulo .....	644
FIGURA 5.35 -O Estado de S. Paulo, 29.dez.1912.....	644
FIGURA 5.36 - O Estado de S. Paulo, 2.jan.1913.....	644
FIGURA 5.37 - O Estado de S. Paulo, 6.jan.1913.....	645
FIGURA 5.38 - O Estado de S. Paulo, 7.jan.1913.....	645
FIGURA 5.39 - O Estado de S. Paulo, 15.jan.1913.....	645

---

FIGURA 5.40 - O Estado de S. Paulo, 7.fev.1913.....	645
FIGURA 5.41 - Localização do belvedere da rua Rio de Janeiro.....	647
FIGURA 5.42 - City of S. Paulo Improvements & F. L.Co Ltd. Projecto de arruamento de uma parte dos terrenos contiguos às estradas do M'Boy, Butantna e ao Rio dos Pinheiros. Escala: 1:1000 .....	649
FIGURA 5.43 - City of S. Paulo Improvements & F. L.Co Ltd. Projecto de arruamento de uma parte dos terrenos contiguos [sic] as estradas de M'Boy, Butantan e ao Rio dos Pinheiros. Escala 1:1000.....	650
FIGURA 5.44 - Planta Geral da Cidade de São Paulo. Escala 1:20.000. 1913. T.S.P.T.L.&P.Co.Ltd. Detalhe. ....	652
FIGURA 5.45 - Planta geral da cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.0000. Detalhe.....	654
FIGURA 5.46 - CARDOSO, João Pedro. Planta Geral da Cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.000. Detalhe. Perímetros urbano e Suburbano .....	654
FIGURA 5.47 - CARDOSO, João Pedro. Planta Geral da Cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.000. Detalhe. Perímetros urbano e Suburbano e rural .....	655
FIGURA 5.48 - Acima, corte do terreno entre Rua Rio de Janeiro e Perdizes. Abaixo, corte do terreno entre Praca Buenos Aires e av. Arnolfo de Azevedo .....	658
FIGURA 5.49 - Projeto para o Pacaembú [s.d.] .....	659
FIGURA 5.50 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a crear. Na prancha: Cidade de São Paulo — Avenidas e ruas de grande comunicação a crear. Detalhe do primeiro desenho para o Pacaembú .....	660
FIGURA 5.51 - 2:000\$000 em premios aos que propuzerem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú.....	661
FIGURA 5.52 - Terreno adquirido pela City of San Paulo Improvements em 1912.....	662
FIGURA 5.53 - 2:000\$000 em premios aos que propuzerem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú. Detalhe mostrando a conexão inadequada das ruas ao rond-point.....	662
FIGURA 5.54 - Pacaembu. Plano definitivo dos trabalhos de melhoramentos e embellezamento do bairro que vae ser o mais elegante e aristocratico da Capital Paulista.....	663
FIGURA 5.55 - Pacaembu. Plano definitivo dos trabalhos de melhoramentos e embellezamento do bairro que vae ser o mais elegante e aristocratico da Capital Paulista. Detalhe .....	664
FIGURA 5.56 - Pacaembu. P. O engenheiro em chefe dos estudos [a] Rouch .....	665
FIGURA 5.57 - Planta geral da cidade de São Paulo: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Fructuoso e Costa. Escala 1:15.000. Detalhe mostrando o arruamento do Pacaembu. ....	666
FIGURA 5.58 - Projecto de melhoramentos do pacaembu. Rua Traipu.....	669
FIGURA 5.59 - Planta schematica da junção da Avenida Paulista à Rua Palmeiras. Escala 1:1000.....	671
FIGURA 5.60 - Projecto do pacaembu. Prolongamento dos jardins do “Rond Point” A até a Rua das Palmeiras e Pacaembú. Projecto de melhoramentos.....	672
FIGURA 5.61 - Localização das ruas propostas pela City of San Paulo Improvements em 1913 .....	672
FIGURA 5.62 - O arruamento do Pacaembú na Planta geral da cidade de São Paulo de 1914 .....	673
FIGURA 5.63 -Planta da cidade de São Paulo: levantada pela Divisão cadastral da 2ª secção da Directoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal. Edição provisória. 1916. Detalhe mostrando a região do Pacaembú.....	677
FIGURA 5.64 - Pacaembú valley. Perdizes. São Paulo. Brazil. ....	678
FIGURA 5.65 - Pacaembú. S. Paulo Ry Station. São Paulo. Brazil. ....	679
FIGURA 5.66 - Anúncio de lotes publicado n'O Estado de S. Paulo .....	680
FIGURA 5.67 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, polygonação e levantamentos feitos em 1912-1915 [...] Detalhe mostrando áreas de pequenas dimensões adquiridas pela City of San Paulo Improvements em Perdizes e Lapa.....	680
FIGURA 5.68 - Planta geral dos terrenos da Compa no Alto da Lapa. Escala 1:2000. [s.d.].....	682

---

FIGURA 5.69 - Planta geral dos terrenos da Compa no Alto da Lapa. Escala 1:2000. [s.d.]. Detalhe mostrando o jardim interno de uma das quadras junto à rotunda principal e seus acessos .....	683
FIGURA 5.70 - Planta do loteamento original da Lapa, por Braulio Urioste, Irmãos Falchi e Serafim Corsi, 1891 .....	693
FIGURA 5.71 - Jardim America na Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914 .....	687
FIGURA 5.72 - Loteamento do Jardim América constante em Silvia Ferreira dos Santos Wolff.....	687
FIGURA 5.73 - The plan of the estate prepared by Mr. Raymond Unwin.....	688
FIGURA 5.74 - Panoramic view on the estate at San Paulo .....	689
FIGURA 5.75- Planta dos terrenos dos herdeiros de A.R.R. Milliet e Planta da Villa América .....	691
FIGURA 5.76 - Montagem mostrando a continuidade entre as glebas arruadas por Horácio Sabino e a gleba - o Lote nº 3 - que deu origem ao Jardim América	691
FIGURA 5.77 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000.....	693
FIGURA 5.78 - Garden-City. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. 18.fev.1914 .....	695
FIGURA 5.79 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914.....	698
FIGURA 5.80 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oelsner. Detalhe mostrando a pretendida continuidade entre os Lotes 3, 15 e 42.....	699
FIGURA 5.81 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oelsner. Detalhe mostrando, em verde, o Lote 15 e em tracejado, a área objeto da permuta.....	700
FIGURA 5.82 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914.....	701
FIGURA 5.83 - Garden-City. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. 18.fev.1914. Detalhe mostrando a disposição, dimensões e forma de ocupação dos lotes .....	704
FIGURA 5.84 - Three road junction with arched opening as terminal feature of each road.....	704
FIGURA 5.85 - Projeto Garden City. Detalhe. 28.ago.1914 .....	706
FIGURA 5.86 - Pairs of houses arranged round a green .....	706
FIGURA 5.87 - Hampstead Garden Suburb. Sketch showing group of houses round a green. ....	706
FIGURA 5.88 - Projeto Garden City. Detalhe mostrando a quadra entre as ruas C, João Manoel, A e Rocha Azevedo,.....	707
FIGURA 5.89 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914.....	709
FIGURA 5.90 - Projecto de uma construção de uma propriedade da City of San Paulo Improvements & F. H. L. Co. Ltd a construir-se na Garden-City na rua Brazil, nº 66 e 68 tinta. Escala 1:100 .....	710
FIGURA 5.91 - Projecto para uma construção de propriedade do Exmº Sr. Jairo Bueno de Camargo a construir-se na rua Bella Cintra, nº 431. Escala 1:100. .	710
FIGURA 5.92 - Registro das obras no Alto da Lapa .....	711
FIGURA 5.93 - o arruamento do Butantã. Ao fundo,a várzea do rio Pinheiros.....	712
FIGURA 5.94 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914 [...] À esquerda, detalhe mostrando a indicação do pavilhão e do barracão .....	714
FIGURA 5.95 - Garden-City. Projectado por Raymund Unwin F.R.I.B.A., London, England. ....	717
FIGURA 5.96 - Villa America. Proposta de nova nomeação das Ruas do Projecto de Garden City.....	718
FIGURA 5.97 - City of San Paulo Improvements & F. L. Co. Ltd. Planta mostrando as relações entre os dois projectos de “Garden-City”. ....	721
FIGURA 5.98 - Garden-City. Projectado por Raymund Unwin F.R.I.B.A., London, England. [...] Detalhe mostrando o dreno entre as ruas Bela Cintra e Melo Alves.....	724
FIGURA 5.99 - Villa America. Anúncio n’O Estado de S. Paulo, 19 de dezembro de 1915 .....	725

---



---

## LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

### CAPITULO 1

QUADRO 1.1 - Relações de Joseph Bouvard na École des Beaux-Arts, na École Spéciale d'Architecture e na Préfecture de la Seine .....	35
QUADRO 1.2 - Quadro geral do histórico da École des Beaux-Arts, Académie des Beaux-Arts e Académie de France a Rome, segundo Egbert (1980).....	38
QUADRO 1.3 - Esquema geral de progressão dentro da École des Beaux-Arts, segundo Egbert (1980).....	40
QUADRO 1.4 - Organograma da Exposição Universal de 1900, com a Diretoria de Arquitetura e de Parques e Jardins, sob direção de Joseph Bouvard .....	84

### CAPITULO 2

TABELA 2.1 - Comparativo do crescimento populacional de Buenos Aires e São Paulo na primeira década do século XX.....	126
---	-----

### CAPITULO 3

TABELA 3.1 - Crescimento populacional da cidade de São Paulo .....	230
--	-----

### CAPITULO 4

QUADRO 4.1 - Plantas relacionadas no Relatório Bouvard.....	442
QUADRO 4.2 - Estampas relacionadas no Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat .....	443
QUADRO 4.3 - Comparativo das versões do Relatório Bouvard - original manuscrito x texto publicado pela Revista de Engenharia .....	455

### CAPITULO 5

QUADRO 5.1 - OCORRÊNCIA DO TERMO “CRÉDIT FONCIER” N’O ESTADO DE S. PAULO EM 1911 .....	607
QUADRO 5.2 - OCORRÊNCIA DO TERMO “CRÉDIT FONCIER” N’O ESTADO DE S. PAULO EM 1912 .....	607
GRÁFICO 5.1 - Distribuição de lucros da City entre Edouard Fontaine de Laveleye e Joseph-Antoine Bouvard.....	614
QUADRO 5.3 - CRONOLOGIA DOS PRIMEIROS LOTEAMENTOS DA City of San Paulo Improvements.....	624

---

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AAM	Archives d'Architecture Moderne (Bruxelles)
AGORHA	Access Global et Organisé aux Ressources en Histoire de l'Art
AHM	Arquivo Histórico Municipal (ex-Arquivo Histórico Municipal Washington Luís; atual Arquivo Histórico de São Paulo)*
ANF	Archives Nationales de France
BFAUUSP	Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
BHP	Bobliothèque Historique de Paris
BHV	Bibliothèque de l'Hôtel de Ville [Paris]
BHVP	Bibliothèque Historique de la Ville de Paris
BMA	Biblioteca Municipal Mario de Andrade
BNF	Bibliothèque Nationale de France
CM	La Construction Moderne
COSPI	City of San Paulo Improvements Co. Ltd.
EBA	École des Beaux-Arts
ETSN	Escritório Técnico Samuel das Neves
FAUUSP	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
INHA	Institut National d'Histoire de l'Art
LCC	London County Council
MAP	La Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine
MBB	Musée Basque de Bayonne
MCF	Ministère de la Culture de France
MCSP	Museu da Cidade de São Paulo
OESP	O Estado de S. Paulo
PLM	Paris-Lyon-Méditerranée
RER	Réseau Express Régional
RIBA	Royal Institute of British Architects
RMN	Réunion des Musées Nationaux
SEMPLA	Secretaria Municipal do Planejamento
SFA	Société Française d'Archéologie
SMC	Secretaria Municipal de Cultura

---

\* Durante o período de desenvolvimento da pesquisa denominação oficial da instituição foi alterada por mais de uma vez. Como a pesquisa encontrava-se em estado adiantado, preferiu-se manter a denominação "Arquivo Histórico Municipal", que não é a atual.

---



---

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	1
<b>PRIMEIRA PARTE: CONSTRUÇÃO DE UMA ‘EXPERTISE’</b>	
<b>1. FORMAÇÃO ACADÊMICA E PROFISSIONAL</b> .....	29
1.1. Bouvard, arquiteto egresso da École des Beaux-Arts.....	35
1.2. Bouvard, arquiteto do serviço público francês.....	54
1.3. Exposições Universais e experiências na escala urbana.....	76
1.4. Primeiros encargos como ‘expert’ dos “embelezamentos e melhoramentos das cidades modernas”.....	108
<b>2. JOSEPH-ANTOINE BOUVARD NA AMÉRICA DO SUL</b> .....	121
2.1. Olhai para a Argentina!.....	123
2.2. Olhar para Buenos Aires.....	126
2.3. Olhar para Rosário.....	173
2.4. Buenos Aires e Rosario como precedentes ao Plano Bouvard para São Paulo.....	186
2.5. Outros horizontes: Montevideu e Santiago.....	213
<b>SEGUNDA PARTE: JOSEPH-ANTOINE BOUVARD NO BRASIL</b>	
<b>3. Os MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO</b> .....	225
3.1. Os Melhoramentos se insinuam.....	227
3.2. Os Melhoramentos tomam forma(s).....	268
3.3. Os Melhoramentos se ampliam.....	321
<b>4. O PLANO BOUVARD PARA SÃO PAULO</b> .....	397
4.1. Um problema a resolver, um ‘expert’ à disposição.....	399
4.2. O convite: as diferentes versões.....	403
4.3. Bouvard em São Paulo.....	426
4.4. O Plano Bouvard.....	431
4.5. Entre Bouvard e Victor da Silva Freire.....	531
<b>TERCEIRA PARTE: AÇÕES INTERLIGADAS</b>	
<b>5. A CRIAÇÃO DA CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS AND FREEHOLD LAND CO. LTD.</b> .....	567
5.1. Uma rede de interesses.....	569
5.2. “Uma nova sociedade inglesa, cujos membros principais e organizadores são franceses...”.....	608
5.3. Os primeiros projetos da City of San Paulo Improvements.....	638
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	727
<b>REFERÊNCIAS E FONTES</b> .....	741
<b>ANEXOS</b> .....	783

---



## INTRODUÇÃO

A presente pesquisa trata da visita de Joseph-Antoine Bouvard a São Paulo em 1911 e suas repercussões. Nessa oportunidade, o arquiteto prestou serviços nas esferas pública e privada. No âmbito público, elaborou, para a Prefeitura de São Paulo, um plano que tornou-se conhecido como Plano Bouvard para São Paulo, que pôs termo ao intenso debate acerca de várias ações propostas que visavam o ordenamento do espaço urbano central da capital paulista, as quais ficaram conhecidas como *Os Melhoramentos de São Paulo*<sup>1</sup>.

No âmbito privado, Bouvard organizou, com o banqueiro de origem belga Edouard Fontaine de Laveleye, os “capitalistas” locais Horácio Belfort Sabino e Cincinato Braga e o capital de origem inglesa coordenado por Lord Balfour of Burleigh, a *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*<sup>2</sup> (COSPI), na qual participa como vice-presidente até seu falecimento, em 1920.

\* A redação e apresentação do texto segue as normas contidas nas *Diretrizes para apresentação de dissertações e teses da USP*, 2009. No entanto, visando facilitar a leitura, em virtude da extensão do texto, substituiu-se o sistema Autor-data pela apresentação das referências em notas de rodapé. A autora pede desculpas por alguma inconveniência que essa decisão possa trazer. Para as imagens, especialmente mapas, a não ser quando indicado, o Norte está voltado para o topo da página.

1 Segundo Leme, “No Brasil, desde o final do século XIX, a palavra melhoramento designava tanto os planos e projetos urbanos, como toda e qualquer intervenção na cidade, desde obras de saneamento à abertura de praças, alargamento e extensão de vias. [...] Em 1863 a atividade de planejar a cidade é associada a palavra melhoramentos.” Cf. *Melhoramentos, urbanismo e planejamento urbano: as estratégias de formação de um conhecimento e de uma atuação profissional*, 1999, p. 46-47.

2 A City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited passou a ser conhecida como Companhia City a partir, aproximadamente, da década de 1920. Por uma questão de coerência, na presente pesquisa optou-se por utilizar o nome

Assim, como “uma ‘história’ nunca é definida, a princípio, sem a explicitação do **lapso cronológico** em que ocorre”<sup>3</sup>, é preciso deixar claro que a pesquisa circunscreve-se em um arco temporal que abrange a segunda metade do século XIX e as duas primeiras décadas do século XX.

Do mesmo modo, como “uma história trata de um processo social que não é universal, há de ser localizada de forma que assinala o **espaço físico** em que ocorre”<sup>4</sup>. Trata-se de um amplo recorte geográfico, que engloba setores da Europa, predominantemente França, mas também Bruxelas e Istanbul; Argentina, especificamente Buenos Aires e Rosario, cidades para as quais Bouvard desenvolveu planos urbanos; Uruguai, pois comenta-se, ainda que superficialmente uma proposta para Montevidéu e Brasil, notadamente São Paulo, objeto do plano de 1911, mas também Rio de Janeiro, Curitiba e Belo Horizonte cidades visitadas por Joseph-Antoine Bouvard.

A pesquisa visa, em termos gerais, delimitar a contribuição de Joseph Bouvard na constituição do campo urbanístico em São Paulo, em virtude da amplitude de sua atuação superar o âmbito do paisagismo, quer entre nós, quer na França ou ainda em outros países e ser ele, naquele momento, portador, ou veículo de troca de saberes entre a Europa e o Brasil. Essa troca repercute tanto no âmbito público, através das melhorias propostas para o centro paulistano, quanto no âmbito privado, através das propostas de loteamento e ocupação de amplas glebas nas frentes de expansão da cidade.

por extenso ou sua versão reduzida — City of San Paulo Improvements — modo pelo qual aparecem as referências à companhia na imprensa e na documentação consultada, na década de 1910.

3 Julio ARÓSTEGUI, *A pesquisa histórica*, 2006, p. 473. — grifo do original.

4 Ibid. — grifo do original

Pretende-se, sobretudo, elucidar seu duplo papel em São Paulo: de um lado, contribui para a constituição do campo do Urbanismo entre nós, porque seu trabalho transcende o âmbito do paisagismo ao considerar a escala urbana e as questões de circulação, funcionamento e uso da cidade. Tal contribuição efetiva a circulação de saberes<sup>5</sup> e conhecimentos a partir, sobretudo, de práticas desenvolvidas e gestadas nas cidades européias. A pesquisa, como se verá, enfatiza a “prática” sobre a “teoria” posto que se defende que é a longa prática profissional que embasa a ação de Joseph-Antoine Bouvard. Tal expertise será útil para a consecução da ação conciliatória presentes no Plano Bouvard, como se verá no Capítulo 4.

É também objetivo da pesquisa esclarecer o nível de envolvimento de Joseph-Antoine Bouvard com a City of San Paulo Improvements. Concomitantemente à elaboração do plano para a área central da cidade<sup>6</sup>, Bouvard atua junto à empreendedores paulistas e estrangeiros na implantação de loteamentos a partir da aquisição de grandes glebas distribuídas pela cidade mas concentradas, sobretudo, em seu setor Sudoeste.

*A tese pretende demonstrar que o Plano de 1911 é secundário em relação às aspirações de Joseph Bouvard quanto à associar-se ao capital*

5 Esta pesquisa adota o conceito de “circulação de saberes”, de acordo com Leme: “Criticada a noção de influência por não dar conta da complexidade de relações que se estabeleciam no trânsito internacional de idéias e modelos urbanísticos, foi proposta a sua substituição pelas noções combinadas de transferência e tradução para evidenciar as formas de apropriação dos saberes e práticas profissionais.” A autora adota “a noção de circulação com o objetivo de conferir uma maior isonomia entre as partes envolvidas no intercâmbio das idéias e das práticas urbanísticas.” In: Maria Cristina da Silva LEME, *A circulação de idéias e modelos na formação do urbanismo em São Paulo, nas primeiras décadas do século XX*, 2004, p. 1.

6 A proposta elaborada por Bouvard compreende, além da reestruturação da circulação entre o Triângulo histórico, o centro novo e a Estação da Luz, soluções de projeto para o Vale do Anhangabaú, a Várzea do Carmo e o Centro Cívico de São Paulo, em parte da atual praça da Sé. Deixou ainda sugestão de implantação de um terceiro parque na então Chácara Floresta, área que corresponderia, hoje, ao triângulo formado pela Marginal Tietê, Avenida Tiradentes e Avenida do Estado.

*local para obter lucros a partir de operações imobiliárias.*

Em segundo lugar, a tese pretende igualmente demonstrar, esclarecendo o que nutria as ações e posturas projetuais de Joseph-Antoine Bouvard, que suas elaborações em projeto não se alinham aos novos pressupostos teóricos de raiz “sitteana”. Ao contrário, continua sendo haussmanniano e é quase certo que Joseph-Antoine Bouvard apenas aproxima-se de tais teorias através da interlocução estabelecida com dois de seus subordinados diretos na Prefeitura do Sena, Hénard e Forestier.

Para a demonstração de tais hipóteses, serão explicitados os seguintes pontos:

- ▶ As referências teóricas e projetuais a partir das quais orienta sua atuação em São Paulo, a partir da análise da linguagem projetual utilizada nas propostas, tanto públicas quanto privadas.
- ▶ As diferenças existentes entre os planos para Buenos Aires e São Paulo que emergem da confrontação de ambos os casos;
- ▶ Seu papel na organização da City of San Paulo Improvements e atuação nos primeiros anos de funcionamento da mesma.

Inicialmente pensava-se viabilizar a pesquisa como uma biografia profissional, privilegiando a vida de Joseph-Antoine Bouvard, pois “o método histórico capta seu objeto de conceitualizações sobre os **coletivos** mas também sobre os **indivíduos**”<sup>7</sup>, a pesquisa tinha um recorte preciso: os 80 anos de vida de Joseph-Antoine Bouvard (1840-1920). Dentro desse arco temporal seria dado destaque aos período de atuação profissional do arquiteto, entre 1864 e 1920. Esse período seria ainda dividido entre dois outros, correspondentes à sua carreira como funcionário público e sua

7 Julio ARÓSTEGUI, *A pesquisa histórica*, p. 458. — grifo do original.

atuação posterior, quando assumiria encargos de caráter privado. Finalmente, a elaboração do plano para São Paulo estaria localizada no momento em que encerra sua carreira de funcionário público e passa a trabalhar como arquiteto comissionado. A esse recorte cronológico correspondia um recorte geográfico mais amplo, que abarcaria sua produção na Europa — França, Turquia e Bélgica —, e na América do Sul — Argentina, Uruguai e Brasil, com destaque para São Paulo.

No entanto, a perspectiva biográfica e tal recorte não se mostraram satisfatórios, dada a complexidade do tema. Verificou-se que ao centrar o olhar sobre o indivíduo, não seria possível escrever e explicar todos os fenômenos ou fatos observados, pois “as ações dos indivíduos não explicam a história”<sup>8</sup>. Assim, o protagonismo do arquiteto cedeu lugar ao protagonismo dos projetos analisados.

Dito de outro modo, o “indivíduo” não será “marginalizado”<sup>9</sup> e, desde que “o processo histórico se configura sempre pela interação das estruturas e do sujeito”<sup>10</sup>, espera-se que, pela análise da carreira de Joseph-Antoine Bouvard mas também dos projetos por ele elaborados ou que se envolveu, sejam desveladas as principais características de seu *modus operandi* e seja possível sustentar as argumentações para a validação da hipótese principal enunciada.

Algumas questões iniciais surgem, naturalmente, em relação ao episódio da vinda de Bouvard a São Paulo. Em que contexto se deu sua vinda ao Brasil? Quais foram os antecedentes desse convite? Foi, de fato, um

convite? Qual a importância de Bouvard no contexto internacional – ou pelo menos francês – para que fosse chamado?

Veio convidado pelo Prefeito? Veio convidado por um financista? Dirigia-se à Buenos Aires ou voltava de Buenos Aires? Porque acabou aceitando um encargo em São Paulo e não no Rio de Janeiro, capital administrativa, política e simbólica do país e, nesse início do século XX ainda portadora de uma economia mais dinâmica do que São Paulo? Porque não se contratou Paul Villon, que atuava no Rio de Janeiro e participou do empreendimento urbanístico de Belo Horizonte, junto à Aarão Reis, posto que já havia sido contratado para o projeto do Parque Paulista? Porque não Villon ou Aarão Reis e justamente Bouvard?

O que se sabe sobre o Plano Bouvard para São Paulo, além da solução conciliatória referida por pesquisas precedentes? A que interesses tal conciliação atendia? A que interesses dirigia-se o Plano? O que mais contemplava o Plano? E porque somente os parques do Anhangabaú e da Várzea do Carmo foram realizados? Qual a fortuna do Plano após Bouvard deixar o Brasil? Houve um acompanhamento desde Paris? Havia uma intenção de retornar a São Paulo? O que significa a inclusão do projeto do Pacaembú no Relatório do Prefeito de 1911? Por certo não era o único arruamento proposto na cidade naquele momento. O que o fez tão especial?

Alguns pesquisadores afirmam que Bouvard foi apenas um consultor externo que atendeu à solicitação de Victor da Silva Freire, ou seja, que o Plano Bouvard seria o Plano Freire-Guilhem com algumas melhorias pontuais, principalmente no tocante aos paisagismo. Se assim foi, porque Bouvard e não Paul Villon, que estaria muito mais próximo, no Rio de Janeiro?

8 Ibid.

9 Ibid.

10 Ibid.

Aliás, porque Joseph-Antoine Bouvard se desloca até a América do Sul, empreendendo várias visitas à Argentina desde 1907 e depois ao Brasil em 1911, quando se sabe que, chamado a Istanbul, recusou o convite alegando não poder desligar-se de seus compromissos na França, elaborando o anteprojeto de melhoramentos da capital otomana a partir de fotografias que lhe foram enviadas? O que o fez cruzar o Atlântico cinco anos depois, se recusara atravessar o Mediterrâneo em 1902?

Tais questões amplificam-se à partir da revisão da literatura existente sobre o tema, de modo que é possível, então, melhor problematizá-lo. Obras pioneiras como as de Segawa<sup>11</sup>, Toledo<sup>12</sup> e Bacelli<sup>13</sup>, abriram frentes de pesquisa e desde então muito se avançou no estudo de uma primeira fase da constituição do urbanismo<sup>14</sup> como disciplina e profissão em São Paulo<sup>15</sup>. E conseqüentemente, a respeito da passagem de Bouvard pela cidade. No entanto, as primeiras pesquisas, não foram capazes, pela escassez de fontes disponíveis, de responder às questões iniciais mencionadas acima.

Pereira de Souza<sup>16</sup>, Kliass<sup>17</sup>, Simões Junior<sup>18</sup>, Souza<sup>19</sup> e Campos<sup>20</sup>, com teses produzidas na década de 1980 e 1990 e mais recentemente,

Bernardini<sup>21</sup>, avançando em suas respectivas pesquisas, aproximaram-se das razões pelas quais se deu tal contratação. Porém, há que se verificar algumas das afirmações constantes na bibliografia consultada, como, por exemplo, que Victor da Silva Freire teria conhecido Bouvard em Buenos Aires, através de encontros do Museo Social Argentino (MSA)<sup>22</sup>. Oscar Bragos informa que o MSA foi fundado em 23 de maio de 1911<sup>23</sup>, exatamente quando Bouvard era recepcionado por Victor da Silva Freire na capital paulista. Assim, se houve um encontro prévio, esse deve ter-se dado em outras circunstâncias e é preciso verificá-las.

Para Campos, “Bouvard representava os mesmos princípios de renovação em relação ao paradigma haussmanniano defendidos por Freire”<sup>24</sup>. E, segundo esse autor, Bouvard flertaria com os princípios defendidos por Camilo Sitte e expostos em sua obra *A construção de cidades segundo seus princípios artísticos*<sup>25</sup>, através da exploração de visuais e da criação de configurações paisagísticas que se valiam dos recursos do pitoresco. Entretanto, é perceptível que Bouvard não se desliga de suas origens haussmannianas quando sua produção projetual é examinada, o que leva a crer que tal afirmação pode ser apenas parcialmente válida.

11 Hugo M. SEGAWA, Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século, 1979

12 Benedicto Lima de TOLEDO, São Paulo: três cidades em um século, 1981; \_\_\_\_\_, Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo, 1996

13 Ronei BACELLI, A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940., 1982

14 Convém observar que o uso do termo “urbanismo” não era corrente em São Paulo nesse momento. Segundo Leme, a primeira menção ao termo, ainda em francês, foi feita por Victor da Silva Freire, em 1916 e seu uso só se tornaria corrente na década de 1920. Cf. Maria Cristina da Silva LEME, *Melhoramentos, urbanismo e planejamento urbano: as estratégias de formação de um conhecimento e de uma atuação profissional*.

15 Adota-se, aqui, a periodização proposta por Leme em A formação do urbanismo como disciplina e profissão: São Paulo na primeira metade do século XX, in: LCQ RIBEIRO e RM PECHMAN, 1996

16 Maria Claudia Pereira de SOUZA, O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City, 1988

17 Rosa Grena KLIASS, Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade, 1993

18 José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabau: historia e urbanismo*, 1995

19 Maria Adélia Aparecida de SOUZA, São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques, 1998

20 Candido Malta CAMPOS NETO, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, 1999

21 Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). 2008ibid.

22 Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, 2002

23 Oscar BRAGOS, O Museo Social Argentino e a formação e difusão das idéias do urbanismo, in: LCQ RIBEIRO e RM PECHMAN, 1996

24 Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, p. 143.

25 Camillo SITTE, *Der stadtebau nach seinen kunstlerischen grundsätzen*, 1889

Vários textos referem-se à Joseph-Antoine Bouvard como engenheiro. Outros, como paisagista, outros ainda como arquiteto ou urbanista. Afinal, qual é sua formação?

Se alguns autores afirmam que Bouvard sintonizava-se com as ideias propugnadas por Camillo Sitte, outros identificam-no com linhas projetuais consideradas ultrapassadas no início do século XX. Então, como teria se dado sua formação no âmbito acadêmico e também e sobretudo no serviço público, no interior da estrutura administrativa da Prefeitura do Sena, reorganizada pelo Barão Haussmann em meados do século XIX? Bouvard abraçava ou refutava as diretrizes haussmannianas? Quais eram os seus referenciais teóricos?

Fica evidente, pois, que é necessário proceder ao exame de sua produção projetual e eventualmente textual, e confrontá-la com as teorias urbanísticas em elaboração naquele momento para entender o nível de adesão às mesmas, por parte de Bouvard.

E qual seria a expectativa, em relação a Bouvard, da parte do Diretor de Obras, Victor da Silva Freire, profissional atualizado acerca do debate urbanístico internacional e ansioso por implementar novas práticas urbanísticas em São Paulo? Afinal, se é consenso que a elite paulistana buscava a equiparação da “Metrópole do Café” ao patamar da “Cidade-Luz”, reformada sob a batuta de Haussmann, é evidente que essa faceta deveria ser contemplada minimamente na elaboração de eventuais planos para a cidade. Como ambas as expectativas foram contempladas?

Outra questão a considerar diz respeito à sua associação ao capital inglês para intervenções de cunho privado por aqui. O que se poderia entender como um curto *séjour* paulistano, resultou na participação em uma

sociedade que lhe renderia, de pronto, no mesmo ano, a responsabilidade do projeto para o primeiro bairro-jardim de São Paulo, o Pacaembú<sup>26</sup>.

Sabe-se que Joseph-Antoine Bouvard, tendo participado da organização da criação da City of San Paulo Improvements, foi um de seus diretores. Mas, além disso, pouco se sabe a respeito. Qual foi o seu papel na organização da companhia? Sua atuação era dirigida a assessorar o financista belga Edouard Fontaine de Laveleye? Que atribuições recebeu na direção da companhia? Intermediou as negociações com os capitalistas ingleses ou tal operação foi realizada por Laveleye? Elaborou outros projetos além do Pacaembú? Quais eram suas intenções ao participar desse negócio e quais eram as intenções que orientavam a organização da City of San Paulo Improvements?

Assim, como localizar Bouvard no debate urbanístico nascente, se ora vincula-se a uma linha mais conservadora e ora é tido como um daqueles introdutores do urbanismo moderno? Essa dicotomia evidencia-se quando comparadas as propostas para Buenos Aires, Rosario e São Paulo, examinadas no Segundo Capítulo desta Tese. Se nas primeiras, a proposição da abertura das diagonais sobre a grelha hispânica atesta seu comprometimento com sua formação haussmanniana, na última, aparentemente, a exploração do caráter pitoresco do sítio, quer no desenho dos espaços públicos para a administração municipal, quer no desenho dos loteamentos para a iniciativa privada, leva a supor que houve uma ‘tardia conversão’ à linha sitteana.

É possível, a partir disso, pensar em algum tipo de inflexão em seu trabalho, que teria se dado primeiramente no âmbito dos encargos para a

<sup>26</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, 1982; José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, 2004

Prefeitura de São Paulo. Dada a sua originalidade frente aos padrões locais, pensou-se que essa produção poderia ter gerado um interesse por parte dos investidores privados levando, então, à associação com o capital inglês, efetivada naquela que foi, sem dúvida alguma, a mais prestigiosa empresa imobiliária de São Paulo durante o século XX: a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited* (COSPI).

Entretanto, não parece que tenha sido assim, até por conta do curtíssimo tempo em que Bouvard passou em São Paulo. Para empreender tantas coisas em tão curto prazo, parece que seria necessário estar munido de certo conhecimento prévio da cena local, assim como dos protagonistas locais, o que fragiliza a tese da intercorrência do acaso para esse evento, aventada por alguns autores. Portanto, são questões que estão em aberto e que merecem ser analisadas com maior rigor.

Segundo a historiografia existente sobre o assunto, Joseph-Antoine Bouvard foi chamado a São Paulo para emitir juízo a respeito de planos apresentados, entre o final de 1910 e o início de 1911, que representavam, em última análise, os diferentes interesses que se confrontavam naquele momento visando o desenvolvimento futuro da metrópole do café e, evidentemente, as possibilidades de obtenção de lucros a partir do crescimento da cidade, que geraria oportunidades de especulação imobiliária.

Dado o sucesso da empreitada parisiense e por outro lado, pelo fim das obras, muitos dos profissionais que lá trabalharam, como auxiliares da dupla Haussmann-Alphand foram chamados para assumir encargos em outras partes da França, da Europa e mesmo outros países, em outros

continentes<sup>27</sup>. Este foi o caso dos profissionais que desembarcaram no Brasil, a partir da experiência bem sucedida de Glaziou no Rio de Janeiro, contratado como paisagista da Corte Imperial já em 1861<sup>28</sup>.

Na passagem para o século XX, quando as primeiras menções ao urbanismo como disciplina<sup>29</sup> são feitas, não havia muitas distinções entre urbanismo, paisagismo e arquitetura, sendo imprecisos os limites entre esses três campos<sup>30</sup>, e principalmente entre paisagismo e urbanismo, porque esse último não havia se constituído ainda como campo disciplinar. Daí, portanto, a dificuldade de estabelecer o campo de atuação de Bouvard.

No início da pesquisa, acreditava-se que Bouvard, pertencendo ao quadro profissional da *Préfecture de la Seine*, e apesar de intervir em questões urbanas, teria tido uma formação profissional ligada ao paisagismo, ou que, a exemplo de Alphand, profissional formado na *École des Ponts et Chaussées*, que acabou se consagrando justamente no campo paisagístico, sendo autor dos projetos dos grandes parques e do sistema de praças previstos nas reformas de Paris entre 1851 e 1870, Bouvard houvesse transcendido sua área de formação original. Por outro lado, perguntava-se porque outros profissionais franceses que já atuavam em São Paulo e Rio de

27 Leonardo BENEVOLO, *História da arquitetura moderna*, 2001; Eliane GUARALDO, *Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930*, 2002

28 Para a biografia de Glaziou, ver Carlos Gonçalves TERRA, *Os jardins no Brasil no século XIX*, 2000

29 O termo DISCIPLINA é usado aqui em consonância com a definição de Nicola ABBAGNANO, *Dicionário de filosofia*, 2000, p. 289., ou seja, entendida como conjunto de saberes ou conhecimentos organizados e sistematizados que podem ser objeto de ensino ou aprendizado.,

30 CAMPO é aqui entendido, basicamente, como “o conjunto de condições que possibilitam um evento; ou limites de validade ou de aplicabilidade de um instrumento cognoscitivo.”, Assim, o CAMPO do urbanismo seria composto por todas aquelas definições, saberes e práticas que caracterizam o pensar e o intervir nas estruturas urbanas. Cf. *Ibid.*



Janeiro não foram chamados. Em algum momento cogitou-se consultar Paul Villon, que trabalhava com Pereira Passos, nas obras da Avenida Central?

Pouco antes dos episódios examinados nesta Tese, Paul Villon, discípulo e sucessor de Glaziou, cujos encargos, apesar de concentrarem-se em sua maioria no Rio de Janeiro, foi convidado para a formulação de um projeto de um parque no então nascente bairro de Cerqueira César, colaborando para a valorização das terras da região da Av. Paulista<sup>31</sup>. depois de ter iniciado seu período profissional no Brasil, com Glaziou, Villon passou a trabalhar com Aarão Reis, desenvolvendo o sistema de áreas verdes para Belo Horizonte e, mais tarde com Pereira Passos, nas reformas urbanas do Rio de Janeiro<sup>32</sup>.

O próprio Glaziou realizou projetos em São Paulo, pois foi o autor dos jardins do palacete de D. Veridiana Prado, em Higienópolis<sup>33</sup>. Campos<sup>34</sup> nos informa que foi intenção da administração municipal contratar Glaziou para o embelezamento da capital em meados da década de 1880, assunto abordado mais à frente, na Segunda Parte da Tese.

A possibilidade de eventual contratação, por parte da administração municipal paulistana, de Paul Villon<sup>35</sup>, autor primeiro projeto para o atual Parque Siqueira Campos, também próximo do pensamento haussmanniano e muito provavelmente pouco receptivo às novas correntes do urbanismo anglo-saxão, está descartada, posto que sua prática está ligada mormente ao

paisagismo. Embora temas como higiene e salubridade fossem contemplados nos trabalhos de Villon, esse arquiteto, ainda que houvesse participado da implantação do projeto da cidade de Belo Horizonte<sup>36</sup>, não guardaria suficiente experiência em grandes projetos que envolvessem a discussão de questões urbanas ligadas à circulação, densidades de uso e ocupação do solo e operações imobiliárias, campo em que Bouvard acumulava enorme conhecimento, como a leitura do Capítulo 1 demonstrará.

Outros profissionais trabalharam para a administração pública<sup>37</sup>, como Arsène Puttemans<sup>38</sup>, autor dos jardins do Museu Paulista e de um eventual projeto para a Várzea do Carmo, anterior às obras iniciadas após o Relatório Bouvard de 1911<sup>39</sup>. Posteriormente, como professor da Escola Luiz de Queiroz<sup>40</sup>, em Piracicaba, Puttemans foi autor dos jardins daquela instituição<sup>41</sup>. Outros projetos públicos, são atribuídos a Jules Vacherot<sup>42</sup>, autor, segundo Guaraldo<sup>43</sup>, do projeto da Praça Buenos Aires e

31 Rosa Grena KLIASS, Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade; Eliane GUARALDO, Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930

32 Heliana Angotti SALGUEIRO, Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão, 1997

33 Sílvio Soares MACEDO, *Quadro do paisagismo no Brasil*, 1999

34 Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo

35 Para a biografia de Paul Villon, ver Guilherme Mazza DOURADO, *Belle époque dos jardins*, 2011

36 Heliana Angotti SALGUEIRO, Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão

37 Sílvio Soares MACEDO, Quadro do paisagismo no Brasil

38 Para mais informações sobre Puttemans no Brasil, ver Henrique Sundfeld BARBIN, Estudo das transformações na conformação das maciços arbóreo/arbustivos do Parque da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" - Universidade de São Paulo, através de fotografias aéreas verticais e levantamentos florísticos de épocas distintas., 1999

39 Eliane GUARALDO, São Paulo: paisagem e paisagismo na primeira república, 1995

40 Atual Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" da Universidade de São Paulo, em Piracicaba, SP.

41 Henrique Sundfeld BARBIN, Estudo das transformações na conformação das maciços arbóreo/arbustivos do Parque da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" - Universidade de São Paulo, através de fotografias aéreas verticais e levantamentos florísticos de épocas distintas.

42 Vacherot trabalhava na administração parisiense sob a direção de Bouvard. São de sua autoria os desenhos finais do Vale do Anhangabaú, em São Paulo e da Plaza San Martin em Buenos Aires. Cf. Jules VACHEROT, *Les Parcs et jardins du commencement du XXe siècle, école française (Barillet-Deschamps), par Jules Vacherot,...* [Texte imprimé], 1908 e \_\_\_\_\_. , *Parcs et jardins, album d'études, précédé de la 2e édition de "Les Parcs et jardins au commencement du XXe siècle", par J. Vacherot,...* [Texte imprimé], 1925

43 Eliane GUARALDO, Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930

possivelmente de um dos vários projetos elaborados para a Praça da República, embora Homem<sup>44</sup> atribua a autoria do projeto para a Praça Buenos Aires a Joseph Bouvard. Francisque Cochet<sup>45</sup>, contemporâneo de Bouvard, detalhou o projeto da Várzea do Carmo para a administração paulistana<sup>46</sup>.

Ortuzar e Berjman também questionam — e criticam — a contratação de Bouvard, relativamente à cidade de Rosario, na Argentina:

Sobre Bouvard digamos que aos 69 anos tinha uma grande fama, era Diretor de Parques e Passeios de Paris, havia projetado várias Exposições Universais, projetado diversos edifícios importantes, restaurado outros, todas obras que ele havia visto concretizarem-se e através das quais havia adquirido grande experiência. Mas o que se requeria dele nesses países marginais ao primeiro mundo eram planos reguladores urbanos e, pelos resultados, não parece que teria tanta experiência nem responsabilidade para encará-los. Mas sua fama havia se estendido, recebiam-no e o acolhiam como príncipe, pagavam-lhe altos honorários, e ao que parece a tentação era demasiado forte para ser desconsiderada.<sup>47</sup>

<sup>44</sup> Maria Cecilia Naclerio HOMEM, *O bairro de Higienópolis*, 1980

<sup>45</sup> Para a biografia de Francisque Cochet ou Cuchet, ver Rosa Grená KLIASS, *Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade*; Guilherme Mazza DOURADO, *Belle époque dos jardins*

<sup>46</sup> Rosa Grená KLIASS, *Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade*

<sup>47</sup> Tradução livre da autora. No original: “De Bouvard digamos que a los 69 años tenía una gran fama, era Director de Parques y Paseos de Paris, había diseñado varias Exposiciones Universales, proyectado numerosos edificios importantes, restaurado otros, todas obras que él había visto concretarse y a través de las cuales había adquirido gran experiencia. Pero lo que se requeria de él en estos países marginales del primer mundo eran planes reguladores urbanos y, por los resultados, no parece que tuviera tanta experiencia ni responsabilidad para encararlos. Pero su fama se había estendido, lo recibían y agasajaban como príncipe, se le pagaban altos honorarios, y al parecer la tentación le resultaba demasiado fuerte a Bouvard para despreciarla.” In: Raquel García ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*, 1996, p. 31.

Afinal, porque uma pequena cidade como Rosario contrataria Bouvard? “Pensemos que Rosario não era Paris, nem sequer Buenos Aires, nem o Rio de Janeiro ou São Paulo”<sup>48</sup>, afirmam.

Outra questão em aberto diz respeito ao trabalho de Bouvard posterior à sua experiência sulamericana. Houve algum tipo de influência do contato com culturas tão diversas, ou, pelo menos, tão distantes? E após sua experiência paulista, o que realizou em seu país? Quais são os pontos de contato entre os planos de Istanbul e de Bruxelas, na Europa ou os de Buenos Aires e Rosario, na América do Sul, e o de São Paulo?

Uma última questão diz respeito ao nível de envolvimento de Bouvard com seus planos no exterior – particularmente o de São Paulo. Houve um acompanhamento à distância? Quem ficou encarregado de desenvolver e detalhar os projetos e de que maneira isso se deu? Estas são questões que estão em aberto e que esta pesquisa pretende responder.

## HIPÓTESES

Como hipótese inicial colocava-se o seguinte:

O plano Bouvard para São Paulo diferencia-se do Plano para Buenos Aires porque o regime de contratação é outro. Diversamente do que ocorreu em Buenos Aires, em São Paulo Bouvard teria sido contratado em caráter privado e, portanto, a natureza da contratação influenciaria na concepção projetual.

<sup>48</sup> Tradução livre da autora. No original: “Pensemos que Rosario no era Paris, ni siquiera Buenos Aires, ni Río de Janeiro o San Pablo.” In: *ibid.*, p. 21.

A essa hipótese central outras estariam subordinadas. Uma primeira hipótese secundária relaciona-se à participação de Joseph-Antoine Bouvard na criação da City of San Paulo Improvements. Ou seja:

A companhia teria sido criada a partir da elaboração do Plano para São Paulo, ou seja, como uma ação complementar ao plano — no entanto de caráter privado — em virtude da valorização das terras a Oeste da capital, onde a elite já vinha se instalando com a abertura de novos bairros, como Higienópolis.

Como outra hipótese secundária, defendia-se que principalmente em função de maior liberdade projetual, dada pela natureza da contratação, e pelas particularidades do sítio paulistano, que apresentava um relevo bastante movimentado em comparação com a planura de Buenos Aires, haveria ocorrido uma inflexão tardia na carreira de Joseph-Antoine Bouvard, que passa a adotar a estética mais orgânica preconizada por Sitte e Buls.

Finalmente, observou-se que os franceses afastaram-se da City of San Paulo Improvements em meados de 1914. Uma terceira hipótese secundária se apresentava: com a deflagração da Primeira Guerra Mundial e a mudança do cenário político e econômico mundial, os franceses se retiraram da sociedade e os interesses de Bouvard no Brasil resumiram-se somente à participação no conselho administrativo do Banco Crédit Foncier du Brésil.

Segundo Aróstegui,

O ideal da ciência é que uma hipótese não seja mais do que um instrumento que nos permite ir *coleccionando dados*, que orienta a busca de novas evidências empíricas, que ilumina a leitura dos documentos ou determina as perguntas a serem feitas às fontes. Uma hipótese é algo que, por definição, serve

para ser confrontada com os dados e que deve ser sistematicamente posta à prova.<sup>49</sup>

De fato, durante o andamento da pesquisa: algumas hipóteses se confirmaram, outras só parcialmente e outras ainda não se verificaram válidas. “Raramente uma primeira hipótese explicativa de um problema, fenômeno ou grupo de fenômenos, em qualquer ciência e também na historiografia, sobrevive ao longo de uma pesquisa”, de modo que ao longo do processo de pesquisa talvez seja necessário “mudar toda a orientação da busca de novas realidades e verdades.”<sup>50</sup> Não foi diferente com a presente pesquisa, e a hipótese inicial foi ajustada:

*O Plano Bouvard para São Paulo é secundário em relação aos interesses pessoais que motivaram Joseph-Antoine Bouvard a vir ao Brasil e que culminaram na organização da City of San Paulo Improvements. Ou seja, sua vinda ao Brasil e a São Paulo não foi um acaso, mas uma ação planejada com Edouard Fontaine de Laveleye, que tinha investimentos no Paraná. A aproximação à Victor da Silva Freire, essencial para a inserção no mercado imobiliário paulistano, fez-se pela aceitação do convite à arbitragem dos Melhoramentos de São Paulo e, atendendo às demandas do Diretor de Obras Municipais, Bouvard orientou seus projetos para produtos com inspiração mais orgânica, procurando uma aproximação às referências teóricas de Victor da Silva Freire, Hénard e Buls, a quem Joseph-Antoine Bouvard conhecia muito bem, embora nem sempre concordasse profissionalmente.*

<sup>49</sup> Julio ARÓSTEGUI, *A pesquisa histórica*, p. 478.

<sup>50</sup> Ibid.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Passa-se, a seguir, a esclarecer as “condições de partida para a pesquisa”<sup>51</sup>. Adotou-se a *dedução* como opção metodológica nesta pesquisa, oferecendo-se hipóteses e sua comprovação. Como recurso à impossibilidade da experimentação na pesquisa historiográfica, utilizou-se procedimentos de *comparação*, visando aproximação às operações de explicação. Estas são entendidas segundo a definição de Aróstegui:

Explicação é a descoberta de formas características de alguma realidade, suas regularidades, suas causas e possibilidade de estabelecer predições sobre o que ocorrerá a partir de certas condições.<sup>52</sup>

No entanto, o autor alerta que “as ciências sociais enfrentam a dificuldade de conseguir explicações no sentido científico “duro” da expressão, que incluam a capacidade da predição”<sup>53</sup>. Mesmo assim preferiu-se adotar o termo “explicação” ao invés de “interpretação”, pois Aróstegui afirma que, ao contrário da “interpretação”, que “não é muito mais que uma hipótese, que admite a existência de outras alternativas e que não se submete a uma validação rigorosa”<sup>54</sup>,

a explicação [...] pretende ter valor excludente, ser confirmada, e não supõe outras alternativas com as quais se possa conviver se não for por meio de sua própria superação. Se existem alternativas a uma explicação, a confrontação entre tais alternativas é inevitável e, em condições dadas, uma acabará sendo mais explicativa do que a outra.<sup>55</sup>

Assim, entende-se que “a explicação supera o “como” dos fenômenos para dar conta de seu “porquê”<sup>56</sup> e é nesse sentido que a pesquisa opera. Naturalmente, não se pretende o esgotamento do tema ou sua explicação definitiva irrefutável, pois

Uma explicação pode não ser completa mas pode ser um esboço valioso se estabelece com clareza ao menos os seguintes elementos:

- A que fatos se refere de maneira inequívoca
- Quais problemas tais fatos apresentam
- A partir de quais princípios podem ser explicados<sup>57</sup>

Por outro lado, deve-se atentar para a existência de uma “dificuldade instrumental do ponto de vista propriamente operativo, cognoscivo [sic] do método historiográfico, ou seja, que “o material empírico sobre o qual a historiografia trabalha consiste, numa proporção bastante elevada, de restos”<sup>58</sup> e que, então, a maior parte dos fenômenos que conformam a história são acessados por suas “pegadas”<sup>59</sup>. “Portanto, na pesquisa da história, o ‘documento indiciário’, e não a observação do fenômeno, é a ‘fonte de informação’ por excelência”<sup>60</sup>. Isso diz respeito ao tipo de fontes que foram acessadas, notadamente jornais e periódicos contemporâneos a Bouvard. O acesso e a forma de tratamento das fontes de época encontraram eco nas afirmações de Lefebvre e de Aróstegui. Para o primeiro, “não há notícia histórica sem documentos. Pois, se dos fatos históricos não foram registrados documentos, ou gravados ou escritos, aqueles fatos perderam-se”<sup>61</sup>. Para o segundo, “os testemunhos históricos são ‘observáveis’, são

51 Condições de partida para a pesquisa, segundo Aróstegui são a definição clara dos pressupostos teóricos, a forma como as verdades são demonstradas, a clara definição do problema, a problematização e a delimitação das fases operativas. Ibid.

52 Ibid., p. 443.

53 Ibid., p. 444.

54 Ibid., p. 443.

55 Ibid.

56 Ibid., p. 444.

57 Ibid.

58 Ibid., p. 456.

59 Ibid.

60 Ibid., p. 457.

61 Lefebvre, 1971, p.17 apud Jacques Le GOFF, *História & Memória*, 2013, p. 489. Cf.

compiláveis, acumuláveis e tratáveis sistematicamente de acordo com uma definição prévia e estrita de uma **tipologia** dos ‘fatos’ que se busca”<sup>62</sup> e que não é a “fonte em si” mas “informações concretas” que elas carregam. “Com base em um desenho preciso de uma pesquisa histórica, a matéria que se investiga é, certamente, observável; não se trata meramente de reconstrução especulativa”<sup>63</sup>. Deve-se recordar Foucault, que, segundo Le Goff, “declara que os problemas da história podem se resumir numa só palavra: ‘questionar o documento’”<sup>64</sup>.

Assim, para uma aproximação ao protagonista da pesquisa, quando inicialmente esta se orientou para um aspecto mais biográfico, foram organizados três âmbitos exploratórios iniciais:

1. Formação de Joseph-Antoine Bouvard: realizada na École des Beaux-Arts, École Polytechnique ou École des Ponts et Chaussées?
2. Interlocução profissional de Joseph-Antoine Bouvard: quem eram os seus pares nos trabalhos desenvolvidos em Paris e no exterior?
3. Produção de Joseph-Antoine Bouvard, subdividida em:
  - ▶ Produção teórica: textos, discursos, relatórios, ofícios, etc.
  - ▶ Produção prática: projetos em suas várias escalas

Procurando organizar geograficamente a pesquisa e a busca de material, foram organizados três núcleos de pesquisa:

- França, incluindo Istanbul e Bruxelas
- Argentina, nas cidades de Buenos Aires e Rosario

- Brasil, buscas em São Paulo

Durante a pesquisa, entretanto, constatou-se a inexistência de produção textual teórica, contrapondo-se à vasta produção projetual dirigida a encargos tanto na França, quanto no exterior, assim como nenhuma correspondência pessoal foi localizada. Como “os vestígios que encontramos em boa medida condicionam nossa ambição de investigação”<sup>65</sup>, a ideia de realizar uma pesquisa orientada pelo testemunho do próprio protagonista foi paulatinamente substituída pela ideia de ampliação do foco e do objeto de pesquisa, mantendo-se os três núcleos estabelecidos anteriormente. Assim,

Entre o pouquíssimo material acessível produzido por Bouvard, encontrou-se algumas entrevistas concedidas à *La Construction Moderne*<sup>66</sup> e um discurso sobre a Exposição Universal de 1889<sup>67</sup>. De resto, há uma enorme coleção de depoimentos e artigos na imprensa não especializada concernente à seu trabalho à frente tanto do *Service de Promenades*, quanto à organização de festividades, de obras de continuação de implementação do Plano de Paris e das Exposições Universais. São alguns dos periódicos mais importantes daquele momento, jornais de considerável circulação, como o *Le Temps* e o *Le Figaro*, assim como o *L'Illustration*. Dentre os periódicos especializados, foram localizadas citações sobre Bouvard nos seguintes títulos: *La Construction Moderne*, *L'Architecte*, *L'Architecture*, *La Revue Générale de l'Architecture*. Os textos dessas referências não tratam especificamente da formação ou treinamento profissional de Bouvard, mas são utilizadas numa tentativa de qualificar seu desempenho profissional, suas

62 G. LEFEBVRE, *La naissance de l'historiographie moderne*, 1971  
Julio ARÓSTEGUI, *A pesquisa histórica*, p. 480. — grifo do original

63 Ibid.

64 Foucault, 1969, p.13, apud Jacques Le GOFF, *História & Memória*, p. 495. Cf. Michel FOUCAULT, *L'archéologie du savoir*, 1969

65 Vavy Pacheco BORGES, *Grandezas e misérias da biografia*, in: Carla Bassanezi PINSKY, 2006, p. 212

66 La construction moderne.

67 M. BOUVARD, L'Exposition Universelle internationale de 1889 par M. Bouvard, architecte de la Ville de Paris. Conférence du 7 avril 1887, 1887

atitudes e escolhas, de modo a empreender uma aproximação com as questões relativas à sua formação profissional, como se verá adiante.

Esperava-se que, recolhidas as informações, estas fossem sistematizadas a partir dos núcleos propostos, de modo que pudessem ser confrontadas as três frentes de trabalho: um primeiro cruzamento de dados para que se estabelecesse o nexos cronológico da documentação e dos fatos e dados recolhidos. Essa estratégia, entretanto, não foi implementada completamente, dada a impossibilidade da autora deslocar-se até a Argentina, por razões externas à pesquisa.

Em paralelo, e em função das informações levantadas nos três núcleos, procurou-se analisar os projetos elaborados por Bouvard à luz das teorias em voga naquele momento, analisando-se, também, qual o grau de aderência de Bouvard às mesmas. Tal procedimento visou delimitar seu arcabouço teórico, seus procedimentos de projeto e nível de aprofundamento técnico e conceitual. Nesse contexto, interessou igualmente conhecer seus interlocutores no estrangeiro, visando levantar quais eram os procedimentos que utilizava para o eventual controle de seus projetos à distância.

No âmbito das práticas profissionais, foi possível acessar testemunhos da interlocução de Bouvard com outros arquitetos e profissionais envolvidos nos vários encargos da administração pública francesa, principalmente — mas não somente — parisiense, formando um conjunto de documentação primária proveniente de arquivos, principalmente ofícios dirigidos à Bouvard ou emitidos por Bouvard.

A busca de informações nesse âmbito diz respeito àquela parte da formação de todo profissional que se dá no cotidiano de seu trabalho, a partir das experiências e desafios e, além disso, do contato com outros profissionais. Aqui, foi imprescindível a consulta aos periódicos. Resultou

dessa busca, o quadro de atores que interagiam com Bouvard, as forças que, como afirma Bourdieu, compõem e caracterizam um determinado campo<sup>68</sup>. Surgem os estreitamentos de laços profissionais e as distensões também, apontando para a existência, certa, de tensões<sup>69</sup> dentro do serviço público francês, que indicam, por sua vez, intenções políticas do Estado Francês, as quais são explicitadas ou, transparecem, na atuação de seus servidores.

Como afirmado, foi encontrada considerável quantidade de artigos em periódicos e revistas especializadas, destacando-se a coleção de *La Construction Moderne*. Em São Paulo, foi fundamental a consulta ao acervo do Arquivo Histórico Municipal (AHM).

Procedeu-se, em seguida, à confrontação das informações encontrados nos diversos arquivos, acervos e repositórios, nas mais diversas instâncias, destacando-se:

1. Acervo da revista *La Construction Moderne*. Entre o final do século XIX e o início do século XX, alguns dos periódicos de maior inserção no meio profissional francês eram *L'Architecte*

68 “El campo intelectual en tanto espacio social relativamente autónomo de producción de bienes simbólicos permite una comprensión de un autor o una obra (y también de una formación cultural o política) en términos que trascienden tanto la percepción sustancialista (el autor u obra en su existencia separada), tributaria de la ideología romántica del genio creador, como la percepción de la sociología mecanicista, que simplemente los reduce a sus determinantes sociales. El autor no se conecta de modo directo a la sociedad, ni siquiera a su clase social de origen, sino a través de la estructura de un campo intelectual, que funciona como mediador entre el autor y la sociedad. Dicho campo, por otra parte, no es un espacio neutro de relaciones interindividuales sino que está estructurado como un sistema de relaciones en competencia y conflicto entre grupos situaciones en posiciones diversas, como un sistema de posiciones sociales a las que están asociadas posiciones intelectuales y artísticas.” In: Pierre BOURDIEU, *Campo de poder, campo intelectual*, 2002, p. 9-10.

69 “Para que funcione un campo, es necesario que haya algo en juego y gente dispuesta a jugar, que esté: dotada de los hábitos que implican el conocimiento y reconocimiento de las leyes inmanentes al juego, de lo que está en juego, etcétera.” In: *ibid.*, p. 120.

(1906-1935)<sup>70</sup>, *La Construction Moderne* (1885-1936)<sup>71</sup>, *L'Architecture* (1888-1936)<sup>72</sup> e *Revue générale d'architecture* (1840-1888)<sup>73</sup>. Para se chegar à *La Construction Moderne*, procedeu-se a pesquisa a partir de dois critérios:

a máxima correlação entre o período de circulação do periódico e a carreira de Bouvard, e para tanto foi estabelecido um intervalo cronológico de busca entre 1885, ano de início de circulação da *La Construction Moderne* e 1920, ano de falecimento de Bouvard. Embora ele tenha iniciado sua carreira como funcionário público em meados da década de 1860, decidiu-se considerar como marco inicial de buscas uma data próxima da Exposição Universal de Paris de 1878, o primeiro episódio de maior visibilidade pública para Bouvard. O maior número de citações por jornal, dentro desse período.<sup>74</sup>

A revista *L'Architecte* foi descartada por ter sido lançada em 1906, não chegando a cobrir, portanto, as Exposições Universais de 1889 e 1900.

O procedimento seguinte foi procurar por citações de palavras-chave para se verificar em qual das publicações Bouvard seria mais citado. Para que não houvesse coincidência com seu filho Roger, utilizou-se os termos "Joseph-Antoine Bouvard," "JA

Bouvard," "J. Bouvard, "M. Bouvard" (Monsieur Bouvard) além do sobrenome "Bouvard"<sup>75</sup>.

O resultado mostrou que a maior quantidade de informações poderia ser obtida na revista *La Construction Moderne*, pois a ocorrência de citações sobre Bouvard estendia-se entre 1886 e 1920, totalizando 138 entradas, enquanto que na revista *L'Architecture*, embora fossem encontradas 104 citações sobre Bouvard, as mesmas resumiam-se a um período mais restrito, entre 1888 e 1901<sup>76</sup>.

Espera-se, com o procedimento descrito acima, ter-se adequado às recomendações de Aróstegui, para quem

*fontes adequadas para um tema* são aqueles conjuntos documentais capazes de responder a um número maior de perguntas, com um número menor de problemas de fiabilidade, de equívocidade ou melhor adaptação aos fins da pesquisa e suscetíveis de usos mais proveitosos.<sup>77</sup>

2. Paul Veyne afirma que “os fatos têm uma organização natural, que o historiador encontra pronta, uma vez escolhido o assunto que é inesgotável; o esforço do trabalho histórico consiste, justamente, em *reencontrar* essa organização”<sup>78</sup>. A complementaridade entre os acervos do Arquivo Histórico Municipal, biblioteca da FAUUSP, Arquivo da Câmara Municipal e Arquivo da Cia. City é notável. Foi possível, ao cotejar os diversos documentos encontrados nos citados acervos, estabelecer nexos e cronologias que informaram as

<sup>70</sup> L'Architecte : revue mensuelle de l'art architectural ancien et moderne. Documents numérisés. Périodiques numérisés.

<sup>71</sup> La Construction moderne : journal hebdomadaire illustré : art, théorie appliquée, pratique, génie civil, industrie du bâtiment. Documents numérisés. Périodiques numérisés.

<sup>72</sup> L'Architecture: Journal hebdomadaire de la Société centrale des architectes français. Documents numérisés. Périodiques numérisés.

<sup>73</sup> Revue générale de l'architecture et des travaux publics : journal des architectes, des ingénieurs, des archéologues, des industriels et des propriétaires. Documents numérisés. Périodiques numérisés.

<sup>74</sup> A revista *L'Architecture* foi lançada em 1888, não cobrindo a Exposição de 1878; a *Revue Générale d'Architecture* parou de circular em 1888, não chegando a cobrir as Exposições de 1889 e 1900, embora reportasse parte do debate do primeiro evento. Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *Joseph Bouvard and La Construction Moderne: some notes of a career (1885-1920)*, 2012, p. 2.

<sup>75</sup> Ibid., p. 3.

<sup>76</sup> Ibid.

<sup>77</sup> Julio ARÓSTEGUI, *A pesquisa histórica*, p. 511.

<sup>78</sup> Paul VEYNE, *Como se escreve a história; Foucault revoluciona a história*, 1995, p. 27. — grifo do original.

considerações e argumentações apresentadas na Tese. Os procedimentos relativos à tais cotejamentos serão relatados na entrada dos Capítulos 3, 4 e 5.

3. O acesso às Atas da Câmara Municipal de São Paulo foi imprescindível, na medida em que se pode observar, nas discussões ocorridas naquela casa, as diversas forças que concorriam no debate d'*Os Melhoramentos de São Paulo*, corroborando o que Bacelar afirma, quanto ao uso desse tipo de informação:

o mais interessante, nesse sentido, é consultar as atas das sessões, em que se podem acompanhar as discussões dos mais variados projetos legislativos, com os vereadores, deputados e senadores defendendo seus pontos de vista.<sup>79</sup>

Para tanto, recorreu-se às Atas depositadas no AHM bem como ao acervo do jornal *Correio Paulistano*, que mantinha, através de acordos com as diversas instâncias do poder público, sessões exclusivas para a publicação de Atas, editais e relatórios.

4. O auxílio ou aporte dos pesquisadores argentinos, nominadamente, Sonia Berjman e Alicia Novick, cujas informações, confrontadas com as informações obtidas na consulta à revista *La Construction Moderne* e aos Archives de Paris possibilitou a elucidação de aspectos do plano de Buenos Aires. Também Ramón Gutierrez com as informações iniciais sobre Istanbul.

Ficou claro que a biografia de Joseph-Antoine Bouvard não comportaria tamanha complexidade posto que fundamentalmente

compreendeu-se que as decisões de projeto não são unicamente ou exclusivas do projetista. Este atende a interesses e demandas de seus comitentes.

Fundamental foi a leitura de *L'armonia e i confliti*, de Foscari e Tafuri<sup>80</sup>. Uma leitura sugerida pela Profa. Cristina Leme que se mostrou extraordinariamente útil, para balizar o modo com que se vinha cotejando documentos. Igualmente ao deslocamento de análise de ambos reportada naquele texto, inicialmente focado no memorial do frade franciscano Franceso Zorzi que versa sobre a construção da igreja de San Farnesco dalla Vigna, em Veneza, os autores passaram a "considerar todo um contexto urbano que se revela objeto de uma das mais notáveis operações de reestruturação urbana do Cinquecento veneziano"<sup>81</sup>.

Foi possível observar como os pesquisadores foram se aproximando do objeto por várias facetas. Mostram, em determinado capítulo do livro, a existência de um confronto de interesses públicos e privados ou, ainda, particulares do doge Gritti e coletivos, dos religiosos e da Igreja como corporação. Por outro lado, observam se confrontar os interesses da "acomodação urbana", ou seja, como inserir novas construções em um tecido já edificado, e interesses da "beleza do edifício" e sua representatividade simbólico-religiosa.<sup>82</sup>

Como método de análise, Foscari e Tafuri recortam (dissecam?) o objeto e "os fragmentos são então relacionados a eventos apenas

<sup>80</sup> Antonio FOSCARI e Manfredo TAFURI, *L'armonia e i confliti*, 1983

<sup>81</sup> Tradução livre da autora. No original: "prendere in considerazione un intero contesto urbano che — come cercheremo di dimostrare — si revela oggetto di una delle piú notevoli operazioni di ristrutturazione del Cinquecento veneziano" In: *ibid.*, p. 4.

<sup>82</sup> *Ibid.*

<sup>79</sup> Carlos BACELLAR, *Uso e mau uso dos arquivos*, in: Carla Bassanezi PINSKY, 2006, p. 34



aparentemente externos”<sup>83</sup>. Para tanto, fazem uso, obrigatoriamente, de vocábulos ligados a fatos materiais: testamentos, permutas de terrenos, procedimentos de canteiro. Ou de interesses econômico, religioso, político, figurativos. Nesse sentido, ainda que constituindo-se como informação marginal à pesquisa, foi importante tentar recuperar as taxas de câmbio entre o franco, a libra esterlina e o real. Em virtude da complexidade inerente a esse assunto, ainda mais naqueles anos em que se instalara uma crise que influía diretamente no câmbio, ressalva-se que a conversão de valores visa somente informar a ordem de grandeza das operações e homogeneizar as informações, trazendo-as para a moeda brasileira. Assim, adota-se nesta pesquisa a taxa aproximada para o ano de 1911, em que uma libra esterlina (£1) equivale a 25 francos (Fr25) e 600 réis (\$600)<sup>84</sup>. Igualmente, faz-se a conversão para valores atuais, com a ressalva de que se trata de aproximação sem caráter oficial<sup>85</sup>.

Foscari e Tafuri apontam para o uso da linguagem no memorial: “Quel che si fa” não é o mesmo que “quel che si intende fare”. Nessa diferenciação desmente-se uma tese pronunciada anteriormente que, aceita e difundida, passa a ser a versão oficial dos fatos, na qual se alega que o frade

Zorzi pressionara o arquiteto Sansovino em sua solução para a igreja. Os autores desconstroem essa versão estabelecida e aceita há muito pela confrontação de documentos os mais díspares, entre imagens cunhadas em moedas e plantas da igreja e o próprio memorial preparado pelo frade Zorzi<sup>86</sup>. Ambos defendem e demonstram que o que se deu foi o contrário: o arquiteto Sansovino tira partido do “poder intelectual” do frade para validar sua opção projetual.

De modo similar, esse recurso ao exame da linguagem e da confrontação de vários tipos de documentos é utilizado no exame da tradução do Relatório Bouvard para São Paulo, bem como na distinção da produção projetual relativa aos Melhoramentos de São Paulo a partir de suas origens. Assim, se verá, no Capítulo 4, que o termo “estampa” não pode ser tomado como sinônimo de “planta”. Antes, no Capítulo 3, também se destaca a distinção do uso entre “projeto”, uma proposição formulada pelo legislativo, em forma de lei e nem sempre acompanhada de material gráfico; “proposta”, uma proposição concebida pela iniciativa privada, como a formulada por Alexandre Albuquerque e seu grupo, conhecida como “Grandes Avenidas” e “plano”, uma formulação oriunda dos departamentos técnicos da administração municipal, a Diretoria de Obras Municipais, ou estadual, a Secretaria de Agricultura.

Tafuri aponta um outro papel do memorial de Zorzi que é “fazer cessar a polêmica em torno da operação arquitetônica e urbana”<sup>87</sup>. Igualmente, pode-se afirmar, após todas as operações de cotejamento da documentação, que o Relatório de Bouvard tem esse poder: faz cessar a

<sup>83</sup> Ibid.

<sup>84</sup> A equivalência foi estabelecida a partir de três informações: 1) em Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, 1933, p. 335., onde se informa que em carta de Joseph-Antoine Bouvard aos Boulton Brothers & Co., de 3.nov.1911, consta que “la valeur actuelle des terrains de la Compagnie n'est pas inférieure à 118.921.181 francs (lb. 4.756.887).”; 2) a equivalência de “um franco - seiscentos réis”, citada em Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). O problema administrativo, *O Estado de S. Paulo*, 9.mar.1911, p. 3.; e 3) a taxa de câmbio de 16d (16 pence)— 1\$000, citada em LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]*, 1914.

<sup>85</sup> Os valores citados no decorrer do texto serão transpostos a valores atuais utilizando-se o conversor adotado pelo jornal *O Estado de S. Paulo*, cujos critérios de conversão estão disponíveis em *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*. <http://acervo.estadao.com.br>. São valores aproximados e, ao adotá-los, pretende-se tão somente dar uma ideia das grandezas envolvidas.

<sup>86</sup> Antonio FOSCARI e Manfredo TAFURI, *L'armonia e i conflitti*, p. 48.

<sup>87</sup> Tradução livre da autora. No original: “far tacere polemiche e critiche evidentementeaccumulatesi sull'operazione.” In: *ibid.*, p. 50.

polêmica em sua dimensão pública, pois que se sabe — e há estudos sobre isso<sup>88</sup>, que o plano não foi implementado.

Prosseguindo, Tafuri revela uma rede de “vontades”, ora concordantes, ora em disputa. Os autores trabalham o tempo todo com fragmentos e indícios mínimos, que revelam uma história de toda a área urbana contígua à igreja.<sup>89</sup>

No caso da presente pesquisa, a apreciação crítica da documentação acessada mostrou-se muito mais rica para a apreensão do contexto do debate dos *Melhoramentos de São Paulo* e da formulação e fortuna do Plano elaborado por Bouvard bem como indicou pretensões que ainda não tinham sido observadas em outras pesquisas, quanto à organização da City of San Paulo Improvements e seus propósitos e objetivos, o que será demonstrado no Capítulo 5.

As lacunas existem e esta pesquisa tem a pretensão de preencher algumas delas. Evidentemente, como Veyne afirma, esta pesquisa é somente um percurso eleito dentre muitos possíveis sobre a trama histórica<sup>90</sup> e, portanto, outras lacunas sobreviverão e outras ainda, aflorarão.

É importante frisar, entretanto, que tal percurso não se deu exatamente por escolha da autora, já que um dos pontos de partida da pesquisa era a organização de um texto biográfico. Nem tão pouco as “fontes falaram por si”. Ainda que o objetivo quanto ao produto final fosse outro — um texto de caráter biográfico —, os pressupostos dos quais a pesquisa parte

mantiveram-se: não se buscavam as teorias que embasavam os procedimentos projetuais de Joseph-Antoine Bouvard, mas, sobretudo, o *modus operandi*, as práticas profissionais, de canteiro e de gabinete, que informassem os projetos e planos.

Nesse sentido, o exame da fatura das séries de documentos gráficos elaborados para cada plano e para cada projeto, depois cotejados com as séries documentais textuais; assim como com os eventuais registros fotográficos das obras realizadas, pôs em relevo operações que, em muitos casos, não eram aparentes no exame isolado dos documentos.

Estabelecidos os nexos, pode-se organizar a documentação encontrada em distintos acervos tanto em ordem cronológica quanto segundo sua autoria e, após, diante desse *corpus* documental, proceder à verificação das questões e hipóteses colocadas pela pesquisa.

Dessa forma, optou-se por organizar o presente texto, que é a apresentação das operações descritas acima, em cinco capítulos agrupados em três partes.

A PRIMEIRA PARTE, **Construção de uma ‘expertise’**, procura demonstrar como Bouvard tornou-se um *expert* em *aménagement urbain*, termo que, por não possuir correspondente em português, poderia ser traduzido como *organização* ou *reordenamento* urbano<sup>91</sup>. Assim, o Capítulo 1, **Formação acadêmica e profissional**, aborda seus dois percursos formativos realizados em diferentes âmbitos porém sob uma mesma orientação, isto é, o peso que a presença de Constant-Dufeux tem em seu percurso acadêmico, discutido no subcapítulo **Bouvard, arquiteto egresso da École des Beaux-Arts**, bem como em sua iniciação profissional, até o

<sup>88</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

<sup>89</sup> Antonio FOSCARI e Manfredo TAFURI, *L'armonia e i conflitti*, p. 74.

<sup>90</sup> Quanto ao conceito de trama, afirma o autor: “Os fatos não existem isoladamente, nesse sentido de que o tecido da história é o que chamaremos de uma trama, de uma mistura muito humana e muito pouco ‘científica’ de causas materiais, de fins e de acasos; de um corte de vida que o historiador tomou, segundo sua conveniência, em que os fatos têm seus laços objetivos e sua importância relativa.” In: PAUL VEYNE, *Como se escreve a história; Foucault revoluciona a história*, p. 28.

<sup>91</sup> Cf. Maria Cristina da Silva LEME, *Três vertentes do urbanismo em São Paulo*, 2000

início de sua carreira como servidor público, longo percurso abordado em **Bouvard, arquiteto do Serviço Público francês**.

Nesse percurso, Bouvard aproxima-se de Adolphe Alphand, braço direito do Barão Haussmann nos Grands Travaux de Paris e continuador de sua obra, e acaba tornando-se, ele, o braço direito de Alphand. Como se verá em **Exposições Universais e experiências na escala urbana**, por intermédio de Alphand, Bouvard passa a trabalhar na montagem de exposições e assim, paulatinamente, foi assumindo a direção das montagens das exposições e ganhando experiência em operar na escala urbana. Fechando o primeiro capítulo, o item **Primeiros encargos como ‘expert’ dos “embelezamentos e melhoramentos das cidades modernas”** traz as pioneiras experiências de sua *expertise*, os planos para as cidades de Istanbul (1902) e Bruxelas (1904), assim como o caso de Bayonne (1909) e a presidência do concurso de Antuérpia, em 1910.

No Capítulo 2, **Joseph-Antoine Bouvard na América do Sul**, aborda-se a continuidade de seu percurso profissional e seus encargos no continente, em decorrência da fama adquirida. Este capítulo subdivide-se em cinco partes. **Olhai para a Argentina!** Discute a importância de se trazer para a pesquisa sua experiência na Argentina e como se orienta esse exame. Em **Olhar para Buenos Aires**, justifica-se a interpretação da presente pesquisa, que entende que houve, em virtude de problemas políticos surgidos na relação França-Argentina, a elaboração de dois planos. Examina-se também, porém rapidamente, os projetos ligados aos planos. Em **Olhar para Rosário**, discute-se a contratação de Bouvard por parte da administração municipal rosarina, as intenções e dificuldades do projeto. Traz-se também, ainda de maneira muito incipiente, uma possível intervenção de Bouvard em Cordoba. Procede-se também ao cotejamento dos planos entre si e em

relação ao Plano Bouvard para São Paulo, para que no item seguinte, **Buenos Aires e Rosario como precedentes ao Plano Bouvard para São Paulo**, as diferenças e similaridades entre São Paulo e os planos argentinos possam ser comentadas. Em **Outros horizontes**, comenta-se brevemente sobre as possíveis intervenções do arquiteto em Montevideu e Santiago, embora, nesta última, somente tenha havido uma “sondagem” para sua contratação. O que interessa, nesses casos, é ressaltar o reconhecimento público e internacional de sua *expertise*.

A SEGUNDA PARTE da Tese, intitulada **Joseph-Antoine Bouvard no Brasil**, põe em foco a vinda de Bouvard ao Brasil, notadamente a São Paulo e abrange dois capítulos, onde se procura, no Capítulo 3, **Os Melhoramentos de São Paulo**, recuperando temas já tratados em pesquisas anteriores, montar o quadro de transformações da cidade no virar dos séculos XIX e XX e a necessidade de organização do espaço urbano paulistano decorrente de tais transformações, bem como a pré-existência de propostas que serão retomadas pelos planos e propostas colocadas em pauta no debate dos Melhoramentos de São Paulo. Procura-se demonstrar que os chamados Melhoramentos de São Paulo retomam questões que vinham sendo debatidas há considerável tempo. Tais temas são tratados no item **Os Melhoramentos se insinuam**. Em seguida, no item **Os Melhoramentos toma forma(s)**, são mostradas os planos, projetos e propostas elaborados para a capital paulista, quer por técnicos locais, quer por legisladores ou mesmo propostas providas da iniciativa privada, representando as variadas correntes e interesses políticos presentes no debate. Fechando o capítulo, o item **Os Melhoramentos se ampliam** discute-se o período crítico dos debates, que põem em confronto as esferas municipal e estadual, mas sobretudo os interesses privados e públicos. Nessa polarização, procura-se demonstrar que

está presente, porém não enunciado, um embate pessoal entre o Diretor de Obras Municipais e o principal proprietário de terrenos no vale do Anhangabaú e que é esse embate, que se configura quase intransponível, que enseja a consulta a Joseph-Antoine Bouvard, reconhecido *expert* no assunto.

O Capítulo 4, **O Plano Bouvard para São Paulo**, trata especificamente do plano elaborado por Joseph-Antoine Bouvard para a capital paulista, abordando-se desde a ideia da contratação, em meio ao acalorado debate do início do ano de 1911, a sua elaboração, através do exame das séries documentais de que se falou quando se comentava sobre os procedimentos metodológicos, até a sua alteração, um fato de enorme importância e capital para a compreensão de como o plano serviu, como apontado anteriormente, para que cessasse a polêmica acerca dos Melhoramentos de São Paulo. Assim, o item **Um problema a resolver, um expert à disposição** discute a ideia da contratação de Joseph-Antoine Bouvard, tentando-se desconstruir a ideia corrente de que sua vinda teria sido uma “feliz coincidência”. As condições em que se deu o convite a Joseph-Antoine Bouvard, seu aceite e sua viagem a São Paulo são discutidas no item seguinte, **O convite: as diferentes versões**. Demonstra-se que já no episódio do convite, as diferenças entre o Diretor de Obras e o Conde de Prates estão presentes. Igualmente, procura-se demonstrar que houve um certo preparo da opinião pública a respeito da vinda de Bouvard, na tentativa de neutralizar as ações dos opositores ao plano da Diretoria de Obras Municipais. O item **Bouvard em São Paulo**, traz a recepção à sua chegada e as primeiras impressões do arquiteto com relação à cidade de São Paulo.

Em **O Plano Bouvard**, analisa-se a elaboração do plano, procurando demonstrar que houve omissões na sua divulgação, posto que foram feitas alterações substanciais no plano logo após a partida de Bouvard. Para tanto,

examinam-se e distinguem-se as *plantas* do plano e as *estampas* divulgadas pela Diretoria de Obras Municipais, confrontando-as. Examina-se igualmente, o Relatório Bouvard original e sua tradução no qual, analogamente ao que ocorre com o material gráfico, são indicadas incoerências existentes entre ambas as versões. Procura-se demonstrar de que maneira Bouvard atende aos interesses postos em jogo, afim de encerrar o debate a respeito da destinação da área central da cidade, adotando solução originalmente proposta por Samuel das Neves para o vale do Anhangabaú. Após, são discutidos as demais propostas que o plano contém, inclusive com uma antecipação ao perímetro de irradiação proposto muitos anos depois. Encerrando o exame do Plano Bouvard, no item **Entre Bouvard e Victor da Silva Freire** procura-se demonstrar que, embora o debate tenha se encerrado, posto que o principal e mais polêmico ponto estaria solucionado, outros interesses continuam em ação, privilegiando a concepção de cidade do Diretor de Obras Municipais, principalmente no que concerne à ideia bastante difundida e consolidada de que a cidade crescia naturalmente para o quadrante Oeste. Neste ponto, pretende-se demonstrar que havia convergência entre os interesses do Diretor de Obras e o grupo de capitalistas paulistas que organiza a City of San Paulo Improvements.

Na TERCEIRA PARTE, **Ações interligadas**, procura-se demonstrar que a vinda de Joseph-Antoine Bouvard ao Brasil não se dá por acaso, indicando-se outros interesses em jogo, que culminam na criação da City of San Paulo Improvements. Essa última parte é composta de apenas do quinto Capítulo, intitulado **A criação da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd**, que é aberto pelo item **Uma rede de interesses**, no qual demonstra-se que Joseph-Antoine Bouvard que tinha o Rio de Janeiro como porta de entrada mas Curitiba como alvo de suas ambições financeiras.

---

É através das várias escalas que faz na então capital federal, em meio a suas viagens para Buenos Aires, que Bouvard toma contato com o ambiente de reformas a que a cidade estava submetida na primeira década do século XX, chegando a haver uma real aproximação com o empresariado local, através de um projeto de hotel no Rio de Janeiro. Aborda-se a estadia em Curitiba e a percepção da dimensão das potencialidades de negócios em São Paulo, uma verdadeira “janela de oportunidades” que se apresentava a Joseph-Antoine Bouvard e Edouard Fontaine de Laveye e que contou com a intervenção primordial de Horácio Belfort Sabino. O item **“Uma nova sociedade inglesa, cujos membros principais e organizadores são franceses...”** aborda o conturbado início das operações da City of San Paulo Improvements no Brasil, sob a gerência de Joseph-Antoine Bouvard. Em **Os primeiros projetos da City of San Paulo Improvements** são trazidos os bairros do Pacaembú, Alto da Lapa, Butantã e Vila América e como se conseguiu recuperar grande parte de sua história. Aborda-se, finalmente, em **Momento de inflexão - a transição Bouvard - Unwin**, a alteração nos destinos da City of San Paulo Improvements, culminando com a contratação de Raymond Unwin em 1915, item que encerra as considerações e a série de argumentações que sustentam a Tese.



---

**PRIMEIRA PARTE:**

**CONSTRUÇÃO DE UMA 'EXPERTISE'**

---





---

Nesta PRIMEIRA PARTE são apresentadas os antecedentes à atuação de Joseph-Antoine Bouvard no Brasil, tanto no que se refere à sua formação, quanto à construção de sua reputação como profissional dotado de uma expertise: o embelezamento e melhoramento das cidades.

No Capítulo 1, são expostos tais antecedentes em sua origem francesa, ou seja, a hegemonia cultural e técnica francesa que se revela mais abertamente nas Exposições Internacionais e Universais e, de outro lado, na participação francesa, através de seu corpo técnico — quer engenheiros ou arquitetos — no processo de modernização de países periféricos. Essa prática se constituía, de certo modo, em um produto de exportação francês, como a moda e os costumes já o eram desde pelo menos o século XVIII<sup>1</sup>.

Cabe aqui apresentar as qualidades de Joseph-Antoine Bouvard enquanto parte desse quadro de especialistas que proporcionam a difusão da cultura francesa, seja geral ou técnica, a outros países. Para tanto, explicita-se mais aprofundadamente quais eram as suas qualidades individuais, enquanto aluno da École des Beaux-Arts de Paris, sua opção pela carreira no serviço público e, principalmente, sua habilidade gerencial e administrativa.

Ainda nesse capítulo, discute-se a importância das Exposições Universais, principalmente as de 1889 e 1900, nas quais Bouvard participou ativamente na experimentação de intervenções na escala da cidade<sup>2</sup>. Assim, este capítulo traz à luz a maior quantidade possível de informações a respeito

da formação profissional de Joseph Antoine Bouvard, bem como de sua atuação no serviço público francês.

Como escopo preliminar, considerou-se os anos de sua formação na École des Beaux-Arts e seu percurso até a sua consagração profissional, cujo marco é a condecoração como Grand Officier de la Légion d'Honneur<sup>3</sup>, pelo decreto de 12 de abril de 1900, uma indicação do Ministro do Comércio da França por sua participação na Exposição Universal de 1900, como Diretor Geral de Arquitetura [FIGURA 1.1]. Tamanho êxito é atestado pela publicação de sua biografia na já conceituada revista norte-americana *Architectural Record*, de julho de 1900, na seção “Grandes arquitetos de nosso tempo”<sup>4</sup>. É só a partir da experiência adquirida nas exposições de 1889 e 1900 que Bouvard está pronto para atuar no estrangeiro.

São, portanto, duas faces desse profissional que são apresentadas: a sua formação acadêmica e sua formação prática, isto é, o encaminhamento de sua carreira dentro da administração pública francesa porque, de fato, sua atuação transcende os limites da Préfecture de la Seine: Bouvard atua também em outras esferas administrativas, quando envolve-se com concursos e elaboração de projetos na província ou quando lhe é delegada a responsabilidade da preparação de recepções a chefes de estado.

Esperava-se trazer à luz a configuração do quadro teórico a partir do qual Bouvard atuava, implicando na investigação de sua formação acadêmica e, além disso, na investigação de sua “biblioteca de apoio”.

No entanto, esta última entrada acabou prejudicada posto que não se encontrou, até a presente data, nenhum material a esse respeito. Parece um pouco precipitado afirmar que Bouvard abraçava esta ou aquela corrente

---

1 Joe NASR e Mercedes VOLAIT, *Urbanism - Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans.*, 2003; Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932*, in: JOE NASR e MERCEDES VOLAIT, 2003; J P DAUGHTON, *When Argentina Was “French”: Rethinking Cultural Politics and European Imperialism in Belle-Époque Buenos Aires*, *The Journal of Modern History* 80, n. setembro, 2008

2 André LORTIE, *Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles*, 1995; Heloisa BARBUY, *A exposição universal de 1889 em Paris*, 1999; Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, 2001

3 *Légion d'Honneur. Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Grand Officier*, 1900

4 René de CUERS, J. A. Bouvard, *Architectural Record*, n. 10, 1900

---

ideológica ou teórica sobre as questões urbanas somente a partir de afirmações “marginais”, ou seja, de fragmentos de ideias encontradas em seus relatórios ou, ainda, a partir de afirmações feitas por terceiros a respeito desses mesmos relatórios. Isso será explicitado na SEGUNDA PARTE da Tese, na qual seus projetos são discutidos. É preciso examinar eventuais textos que ele tenha produzido.

Dada a importância da prática profissional para a formação de Bouvard, aparente desde sua contratação por Constant-Dufeux quando ainda atuava em Isère, será importante explicitar como sua experiência profissional foi se conjugando ao aprendizado na École des Beaux-Arts (EBA). Para tanto, buscou-se mais informações a respeito da estruturação do ensino dentro daquela instituição, ampliando-o para outras instituições presentes no cenário educacional à época, de modo a contextualizar e dimensionar a importância da própria EBA.

Isso foi possível através da leitura de textos elaborados por ex-alunos, como Paul Cret<sup>5</sup>, antigo aluno da École e professor na Universidade da Pennsylvania, ou outros elaborados por estudiosos pertencentes à geração de arquitetos americanos que foi formada a sob as regras acadêmicas da Beaux-Arts, através dos ensinamentos de seus professores formados em Paris e, portanto, aptos a fazer a crítica desse método de ensino.

Distinguem-se quatro fases na carreira de Bouvard:

- ▶ 1860-1871 — corresponde ao período de sua formação acadêmica, inicialmente em Isère e, após, em Paris. Supõe-se que

Bouvard, ainda em Vienne, ao completar 20 anos em 1860, também estaria completando seus estudos básicos e passaria para os estudos específicos visando formar-se arquiteto. Já em Paris em 1871, interrompe sua carreira para juntar-se ao esforço contra os alemães na Guerra Franco-Prussiana<sup>6</sup>.

- ▶ 1871-1900 — corresponde ao período em que Bouvard constrói sua carreira. Ainda em 1871, após sofrer um ferimento, regressa a Paris e entra em definitivo no serviço público<sup>7</sup>. Em 1900, dirige a Exposição Universal e é agraciado com a comenda de Grand Officier de la Légion d’Honneur [FIGURA 1.1];
- ▶ 1900-1911 — corresponde à década em que, agora alto funcionário da burocracia<sup>8</sup> parisiense, é chamado a colaborar com o projeto cultural-expansionista da República Francesa. Como já colocado anteriormente, 1900 é o ano de consagração no ambiente profissional francês, alcançando fama internacional. Em 1911, encerra sua carreira como funcionário público quando, em março daquele ano, solicita sua aposentadoria<sup>9</sup> [FIGURA 1.2].

---

5 Cret foi professor de Cristiano Stockler das Neves, chegando a visitá-lo quando era diretor do curso de Arquitetura do Mackenzie. Maria Teresa de Stockler e BREIA, O ensino de arquitetura na Faculdade de Arquitetura do Mackenzie: do beaux-arts ao moderno (1947-1965), in: Maria Lucia Caira GITAHY e José Tavares Correia de LIRA, 2007, p. 212

---

6 Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, 1998

7 Ibid.

8 Sendo *bureaucratie* termo derivado de *bureau* - escrivaninha - mais tarde denominando “escritório”, o termo é usado aqui como sinônimo de “corpo de servidores públicos”, ou seja, a classe de funcionários públicos do Estado francês. Cf. “Burocracia” in: Raymond WILLIAMS, *Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade*, 2007, p. 67-68.

9 Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*

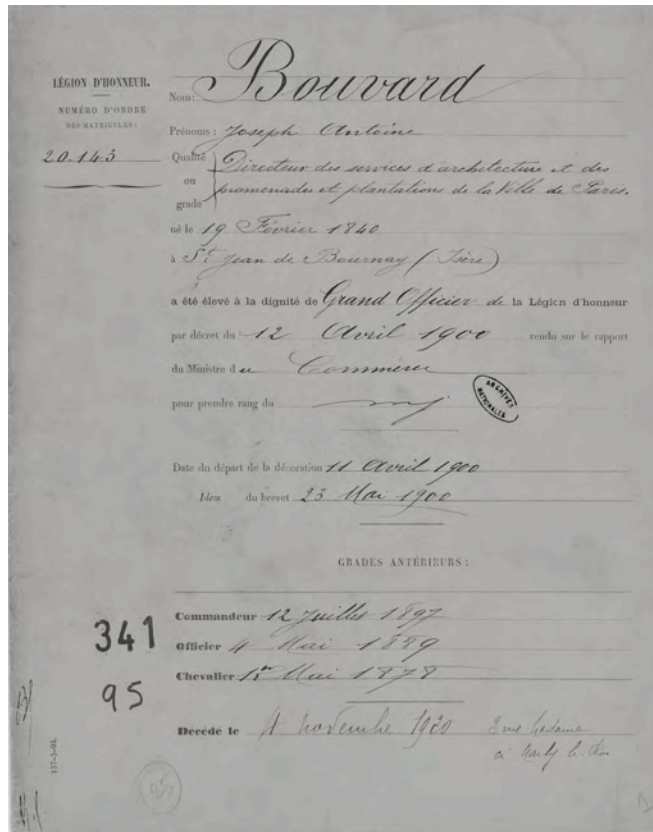


FIGURA 1.1 - Légion d'Honneur. Certificado de Grand Officier delegado à Joseph Bouvard, 1900. (Fonte: Base Leonore, ANF)

► 1911-1920 — corresponde ao período em que, aposentado do serviço público, trabalha autonomamente ou em conjunto com seu filho Roger, obtendo encargos junto à empresas que investiam em oportunidades na América do Sul. É em 1911 que visita São Paulo e funda a City of San Paulo Improvements<sup>10</sup>. Falece, em Paris, em 1920. Note-se que Bouvard manteve-se ativo até sua morte, posto

<sup>10</sup> Ver Introdução, nota 2.

que ainda em junho de 1920 participara de reunião em empresa na qual mantinha participação societária<sup>11</sup>.



FIGURA 1.2 - Termo de aposentadoria de Joseph Bouvard. (Fonte: SOUZA, 1998)

Em seguida, no Capítulo 2, a pesquisa volta seu olhar para a Argentina, especificamente para as cidades de Buenos Aires e Rosario. Ou seja, passa-se, agora, a olhar os planos argentinos como antecedentes “externos” ao plano paulistano, compondo, com o Capítulo 3, um quadro de condições prévias e ideais para que se consumasse o Plano Bouvard para São

<sup>11</sup> BRASIL, Decreto nº 11.685, de 22 de fevereiro de 1921, 1920

---

Paulo — ele mesmo, uma condição, talvez, para a organização da City of San Paulo Investments and Freehold Land Co. Ltd.

O Capítulo 2, ao abordar a atuação de Joseph-Antoine Bouvard na Argentina, enquanto precedente da atuação do arquiteto francês no Brasil, relaciona-se com o Capítulo 5, em que se comentam suas passagens pelo Rio de Janeiro durante as escalas dos vapores que o levariam à capital argentina, momentos que igualmente precedem sua chegada a São Paulo e foram fundamentais à sua aproximação com o Brasil. Em outra direção, relaciona-se com o Capítulo 4, ao buscar pelas aproximações e distanciamentos entre os planos elaborados nos contextos argentino e brasileiro.

Nesse segundo capítulo o plano para São Paulo será cotejado com outras intervenções formuladas por Bouvard para cidades sul-americanas, a saber, Buenos Aires, entre 1907 e 1910, e Rosário, entre 1910 e 1911. Busca-se, nessa operação, as similaridades e distanciamentos entre os três planos. Para tanto, operação similar à descrita acima para o plano de São Paulo é realizada, isto é, primeiramente são comparados os textos produzidos para as três cidades. Emergem similaridades que apontam para a utilização de um discurso-padrão geral, cujas variações constituem-se nos acréscimos relativos às especificidades de cada cidade. Nesse padrão, fica evidente que Bouvard lança mão dos discursos de Hénard e Forestier, seus subordinados na Prefeitura do Sena, que produzem relevante material teórico, e Charles Buls, o burgomestre belga a quem Bouvard — e também Hénard — recorre para fundamentar seu discurso em defesa da preservação e produção de aspectos pitorescos no ambiente urbano.

Em seguida, são apreciados os desenhos produzidos no âmbito de cada plano argentino, os quais são cotejados entre si e com os desenhos produzidos para São Paulo. Neste capítulo recorreu-se, evidentemente, aos

autores argentinos como Novick<sup>12</sup>, Gutierrez<sup>13</sup>, Berjman<sup>14</sup>, Bragos<sup>15</sup>, Gutman<sup>16</sup>, Gorelik<sup>17</sup> e Tella<sup>18</sup>.

Emergiu, em meio às buscas, uma menção a possível projeto realizado para a cidade de Córdoba. Por falta de informações mais precisas, a pesquisa não avançou sobre a questão. No entanto, serão mostrados indícios que apontam para a confirmação, abrindo espaço para que pesquisas posteriores seja realizadas. O mesmo se deu relativamente ao caso do concurso de ideias para os Melhoramentos de Montevideu, assunto que será rapidamente abordado por, igualmente, serem escassas as informações a respeito. De qualquer forma, ainda que superficiais, são informações que ajudam a compor um quadro geral de atuação de Bouvard na Argentina e no Uruguai e corroboram, principalmente a possibilidade cordobesa, para a

- 
- 12 Alicia NOVICK, *Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño*, AREA - Revista de investigaciones, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Escuela Politécnica de Lausanne 1, n. 1, 1992; \_\_\_\_\_. *Le Musée Social et l'urbanisme en Argentine (1911-1923)*, 1994; Alicia NOVICK, et al., *America Latine: les discours techniques et savants de la ville dans la politique urbaine*, in: HÉLÈNE RIVIÈRE D'ARC, 1999; Alicia NOVICK, *Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936)*, Revista de Urbanismo, n. 3, 2000; \_\_\_\_\_. *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932*; \_\_\_\_\_. *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, 2008; \_\_\_\_\_. *La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión*, Revista Iberoamericana de Urbanismo 1, n. 1, 2009; Alicia NOVICK e Horacio CARIDE, *Ciudades americanas. Territorios, proyectos e historias*, 2009
  - 13 Ramón GUTIÉRREZ, *Modelos e imaginarios europeos en urbanismo americano 1900-1950*, Revista de Arquitectura, n. 8, 1995; \_\_\_\_\_. *Bouvard en Istanbul*, 2007; \_\_\_\_\_. *O princípio do urbanismo na Argentina. Parte 1 - o aporte francês*, 2007
  - 14 Raquel García ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*, 1996; Sonia BERJMAN, *Plazas y Parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930.*, 1998
  - 15 Oscar BRAGOS, *Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario*, 19--; \_\_\_\_\_. *O Museo Social Argentino e a formação e difusão das idéias do urbanismo*, in: LCQ RIBEIRO e RM PECHMAN, 1996
  - 16 Margarita GUTMAN, *Buenos Aires 1910: Memoria del Porvenir.*, 1999
  - 17 Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, 2004
  - 18 Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*, 2009

---

discussão que será realizada em seguida, no Capítulo 5, quanto à atuação de Bouvard em empreendimentos de caráter privado.

Apresentam-se, ao final do Capítulo 2 as conclusões sobre tal cotejamento e sobre as particularidades do caso paulistano, de modo a embasar as argumentações para a defesa de uma das teses centrais da pesquisa: Bouvard, em São Paulo, age de modo diferenciado em relação aos demais trabalhos seus, em virtude de encontrar, em São Paulo, um sítio e tecido urbano consideravelmente diversos das cidades em que havia proposto intervenções anteriormente. Tais características e a possibilidade de interlocução com Victor da Silva Freire, estudioso do nascente campo disciplinar que viria a ser denominado “Urbanismo”, permitem-lhe explorar as possibilidades enunciadas por Camillo Sitte<sup>19</sup>, Charles Buls<sup>20</sup> e Eugène Hénard<sup>21</sup>. Quando examinados os planos de Buenos Aires e Rosario percebe-se que tais possibilidades não são, de fato, exploradas. Isso se dá, aparentemente, em virtude de duas potentes pré-existências, a quadricula hispânica e a homogeneidade da planície argentina. Em segundo lugar, e principalmente, a peculiaridade paulistana deve-se por ter sido contratado sobre bases diversas daquelas que em geral apoiavam-se os seus trabalhos. Ou seja, diferentemente do papel que desempenha na Argentina, sobretudo em Buenos Aires, em São Paulo Bouvard não é um emissário da República Francesa. Ao contrário, verificou-se que vem ao Brasil por interesse próprio, o que será detalhado no Capítulo 5.

Isso explicaria, finalmente, porque os planos de Buenos Aires e São Paulo são diferentes, e o quanto o são, ainda que fosse de se supor que

Bouvard, já no final de sua carreira profissional, se restringisse à utilização de fórmulas consagradas para conceber seus respectivos planos.



---

<sup>19</sup> Camillo SITTE, *Der stadtebau nach seinen kunstlerischen grundsätzen*, 1889

<sup>20</sup> Charles BULS, *Esthétique des villes*, 1894

<sup>21</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*, 1904-1909



---

## 1. FORMAÇÃO ACADÊMICA E PROFISSIONAL

Le Directeur de l'Architecture et des Parcs et Jardins  
de l'Université de Paris

*Maurice*





Joseph-Antoine Bouvard nasceu em Saint-Jean de Bournay, na região de Isère, a 19 de fevereiro de 1840<sup>22</sup>. A data é comprovada na documentação constante no dossiê relativo a Bouvard na Légion d'Honneur,<sup>23</sup> no qual consta a sua certidão de óbito<sup>24</sup> [FIGURA 1.3], assim como também sua certidão de nascimento<sup>25</sup> [FIGURA 1.4]. Desse modo, pode-se afirmar com segurança a naturalidade e a data de nascimento de Bouvard e, ademais, precisar a data e local de seu falecimento, que se deu em sua residência, em Marly-le-Roy, subúrbio a Oeste de Paris, no dia 5 de novembro de 1920, aos 80 anos de idade.

De acordo com Maria Adelia de Souza, Joseph Bouvard teria realizado seus primeiros estudos em Viena<sup>26</sup>. Após, teria trabalhado na região de Isère, próximo à sua cidade natal, entre Lyon e Grenoble. A autora credita sua proximidade a Victor da Silva Freire ao fato de Bouvard ter estudado na Áustria, posto que “inicialmente ele foi aluno do arquiteto Quenin em Viena, o que vai explicar sua amizade com Victor da Silva Freire, seu equivalente paulista, e sobretudo, sua concepção urbanística para São Paulo.”<sup>27</sup>

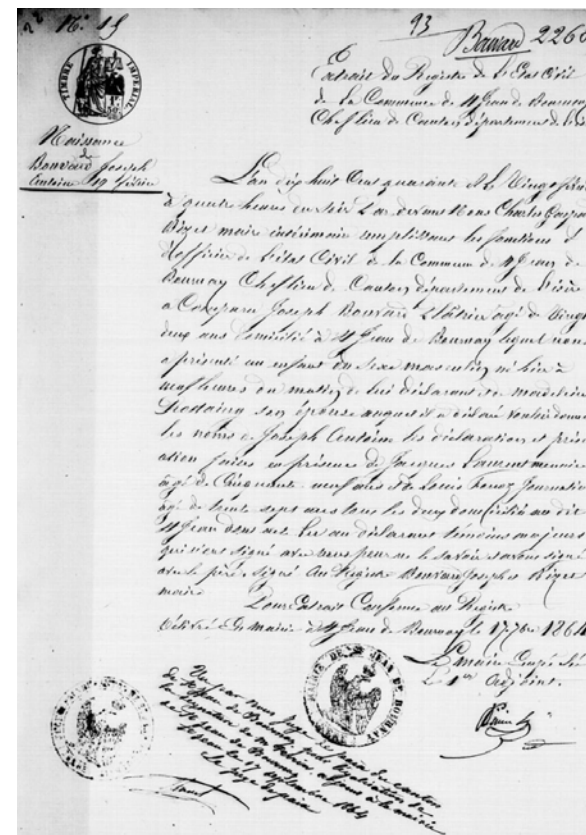


FIGURA 1.3 - Certidão de óbito de Joseph Antoine Bouvard. (Fonte: INHA/AGORHA)

Ao explorar mais a fundo esse período, descobriu-se que Vienne, de fato, não seria a capital austríaca, mas uma cidade de porte médio, ao sul de Lyon, conforme pode-se observar no mapa exibido na FIGURA 1.5, informação confirmada no livro de Delaire, na entrada relativa à Constant-Dufeux<sup>28</sup>, onde está claramente especificado tratar-se de Vienne, em Isère, conforme mostra a FIGURA 1.6.

<sup>22</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, 1982; Hugo M. SEGAWA, 1911: Bouvard en San Pablo, *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA)*, n. 37/38, 1995; Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*; Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*; Maria Cristina da Silva LEME e Ana FERNANDES, *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*, 1999

<sup>23</sup> *1e Renseignements. Bouvard Joseph Antoine*, 1878

<sup>24</sup> MARLY-LE-ROY (MAIRIE), *Acte de décès de Joseph Antoine Bouvard*, 1920

<sup>25</sup> *Bouvard Joseph Antoine. Observations*, 1864-1868

<sup>26</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 108.

<sup>27</sup> Tradução livre da autora. No original: “Il fut d’abord l’élève de l’architecte Quenin à Vienne, ce qui expliquera son amitié avec Victor da Silva Freire, son équivalent pauliste, et surtout sa conception urbanistique de São Paulo.”. In: *Ibid.*

<sup>28</sup> Simon-Claude Constant-Dufeux (Paris, 1801- Paris, 1870) foi aluno de Debret, admitido na École em 1819, Grand Prix em 1829. Membro fundador da Société Centrale des Architectes, tem em seu currículo: escola de desenho da rue de l’École de Médecine; portico com arcadas e tumba de Dumont-d’Urville no Cemitério de Montparnasse; rearranjo e nova decoração do Panthéon; novo portal da Igreja de

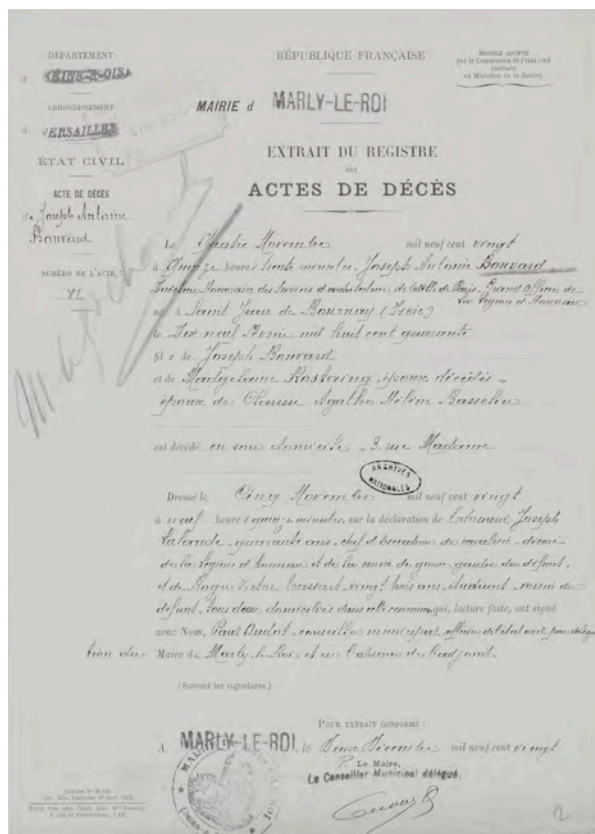


FIGURA 1.4 - Certidão de nascimento de Joseph Antoine Bouvard. (Fonte: Base Leonore, ANF)

Assim, esclareceu-se a formação inicial de Bouvard, realizada ainda na região de Isère, corroborada pelo texto publicado por ocasião de seu falecimento n’O Estado de S. Paulo:

O engenheiro Bouvard, que esteve em São Paulo em 1911, sendo o autor do grande plano de remodelação da nossa capital, plano de que têm sido executados alguns

São Lourenço; Residência na rue Vendôme; monumento ao almirante Breueys em Uzés; restauro do templo de Augusto e Lúvia em Vienne. Foi professor livre de arquitetura entre 1837 e 1871; professor de perspectiva na École des Beaux-Arts; arquiteto do Panthéon; encarregado dos estudos para edifícios em Montrouge; arquiteto do [palácio do] Luxemburgo. In: E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, 1907, p. 218-219.

detalhes, fez brilhantes estudos no Colégio de Viena, no Delphinado<sup>29</sup>, sua terra natal...<sup>30</sup>



FIGURA 1.5 - Localização das cidades de Vienne e Saint-Jean-de-Bournay, relativamente à Lyon. (Base:Géoportail, 2012).

Assim, a sugerida proximidade entre Bouvard e Victor Freire, em função de sua eventual estadia em Viena, Áustria, e que precederia em anos a sua vinda ao Brasil, parece não se confirmar.



FIGURA 1.6 - Entrada relativa a Constant-Dufeux, (Fonte: DELAIRE, 1907),

29. O Delphinado corresponde à região entre Lyon e Grenoble.  
30. Bouvard - morte do illustre architecto, *O Estado de S. Paulo*, 7.nov.1920

Uma outra hipótese indica que pode ter sido Antônio Prado, Prefeito de São Paulo entre 1899 e 1910<sup>31</sup>, que tenha estabelecido contato inicial com Bouvard, pois participou da representação brasileira na Exposição Universal de 1889, na qual o arquiteto desempenhou importante papel na organização geral desse evento e do seguinte, em 1900, para a qual foi nomeado Diretor Geral.

Outra possibilidade é que o contato tenha sido estabelecido por Eduardo Prado, irmão do então prefeito, o qual, segundo informa Souza<sup>32</sup>, morou na Europa no início da década de 1910 e foi o intermediador, em nome de seu irmão Antônio, da tomada de empréstimos junto a bancos estrangeiros, necessários para a realização da série de obras iniciadas naquela gestão. De fato, a esse respeito Darrel Levi, em seu estudo sobre a família Prado, afirma que

Os agressivos esforços de Antonio em favor da Paulista foram suplementados pelos esforços de seu irmão mais novo, Eduardo, **como agente europeu para os interesses públicos e privados em São Paulo**. Em 1888, Eduardo negociou o primeiro empréstimo estrangeiro do governo provincial, £785.500 a cinco por cento, da firma londrina Louis Cohen and Sons.<sup>33</sup>

Levi continua:

As atividades de Eduardo Prado na Europa, embora pessoalmente improdutivas, refletiram também o novo clima econômico. Como crítico da República e **sócio e gerente europeu do Jornal do Comércio**, Eduardo ocupou uma importante posição. Ele se opôs ao

crescimento dos laços comerciais do Brasil com os Estados Unidos, e encorajou os interesses britânicos a resistir contra esta nova ameaça.<sup>34</sup>

Conclui-se, portanto, que a família Prado estava diretamente interessada no funcionamento de empresas britânicas no Brasil. De outro lado, tudo faz crer que Eduardo Prado fosse o correspondente brasileiro em Paris para o *Jornal do Comércio*, e seria ele que enviaria as notícias concernentes à visita de Bouvard, em 1911 e, antes, às suas breves passagens pelo Rio de Janeiro em 1907 e 1909, durante as escalas dos vapores que o levavam à Argentina, com se verá na SEGUNDA PARTE da Tese.

Em Vienne, Bouvard continua a estudar e passa a trabalhar nas obras de restauro do templo romano de Augusto e Lúvia [FIGURA 1.7], coordenadas por Constant-Dufeux, como consta em Delaire<sup>35</sup>, na entrada relativa àquele arquiteto.



FIGURA 1.7 - O templo de Augusto e Lúvia em Vienne, França. (Fonte: ©GoogleStreetView, 2012. Acesso em 9.mar.2011)

A crônica da época conta que “Constant-Dufeux, durante as obras de restauração do templo, notou as raras aptidões de seu futuro aluno e levou-o

<sup>31</sup> Antonio Prado foi escolhido como prefeito de São Paulo em 1899, cargo que ocupou por quatro vezes consecutivas, deixando-o em 1910. In: Darrel E. LEVI, *A família Prado*, 1977, p. 296.

<sup>32</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*

<sup>33</sup> Darrel E. LEVI, *A família Prado*, p. 184. — grifo nosso

<sup>34</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>35</sup> Cf. *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, p. 218-219.

a trabalhar em Paris, em seu atelier”<sup>36</sup>. Isso deve ter-se dado entre 1860 e 1864. Bouvard concorre a uma vaga na EBA, onde é admitido em 1864, aos 24 anos, sob a supervisão do próprio Dufeux<sup>37</sup>.

Em Paris Bouvard constrói sua vida, vindo a ser efetivado no serviço público logo após sair da EBA, conforme se verá adiante. Em 12 de novembro de 1874 casa-se com Clarisse Agatha Hélène Basselier<sup>38</sup>. Estabelecem-se à Rue Madame, 64, em Paris, onde criam o casal de filhos.

Seu filho Charles-Louis-Roger Bouvard [FIGURA 1.8] acabou seguindo seus passos e cursando, ele também, a École des Beaux-Arts, diplomado-se arquiteto em 1900<sup>39</sup>. Roger inicialmente colabora com o pai, o que será abordado no Capítulo 5, mas mais tarde desenvolve seu próprio caminho e, após a Primeira Guerra Mundial e a morte de Joseph-Antoine Bouvard, vai se aproximar das novas tendências modernizantes, praticando uma arquitetura que poderia ser classificada como Art Déco.



FIGURA 1.8 - *Fils Bouvard*. Roger Bouvard em foto do Atelier Nadar, s.d.. (Fonte: Base Mémoire, MAP/MCF)

<sup>36</sup> Tradução livre da autora. No original:” “...le temple de Auguste et Livie, à Vienne (Isère), où Constant-Dufeux avait, pendant ses travaux de restauration de cet édifice, remarqué les rares aptitudes de son futur élève et l'avait ramené à Paris dans son atelier;...” Cf. ATELIER CONSTANT-DUFEUX. DINER BOUVARD, *La Construction Moderne* 3(2), n. 3, 1897

<sup>37</sup> Matrícula nº 2260: Bouvard, J. A. E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, p. 282.

<sup>38</sup> *1e Renseignements. Bouvard Joseph Antoine,*

<sup>39</sup> \_\_\_\_\_, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, p. 194.

Como já afirmado, Bouvard participou da Guerra Franco-Prussiana, porém, ferido, retorna à Paris em 1871, retomando suas atividades como arquiteto junto à Constant-Dufeux, trabalhando nas obras do Palácio de Luxemburgo, onde conheceu Alphand<sup>40</sup>. Tal informação consta de seu necrológio publicado n’*O Estado de S. Paulo*, em 7 de novembro de 1920:

Terminados os seus estudos artísticos, entrou para o serviço da municipalidade, [...]. Nomeado inspetor dos trabalhos da "Mairie" do Belleville, ali o surpreendeu a guerra franco-prussiana. Partiu para a guerra, foi ferido no combate de Buzenval, perto de Paris, e impossibilitado de continuar, voltou a trabalhar junto de Constant-Dufeux, arquiteto de Luxemburgo. Por este tempo travou relações com Alphand, em circunstâncias interessantes.<sup>41</sup>

Se de fato, a crônica corresponder à realidade, foi uma situação inusitada, pelo menos para Alphand:

Quando o governo de Versalhes resolveu instalar no Luxemburgo, a administração da Prefeitura do Sena, o célebre Alphand ali compareceu prontamente. A primeira pessoa com quem topou no palácio foi Bouvard. Autoritário e seco, foi-lhe dizendo:- Vamos, desocupe o lugar, o prefeito vem instalar aqui sua repartição. E Bouvard, no mesmo tom:- Não, senhor: enquanto não me apresentarem um documento em regra, comprovando os direitos que o senhor pretende fazer valer, ninguém entrará aqui. Alphand não teve remédio, senão ir buscar a ordem por escrito. Ficou, naturalmente, furioso. Mas depois sossegou. Sossegando veio até a gostar do teimoso com quem se defrontara.<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 109.

<sup>41</sup> *O Estado de S. Paulo*, 7.nov.1920, p. 3.

<sup>42</sup> *Ibid.*

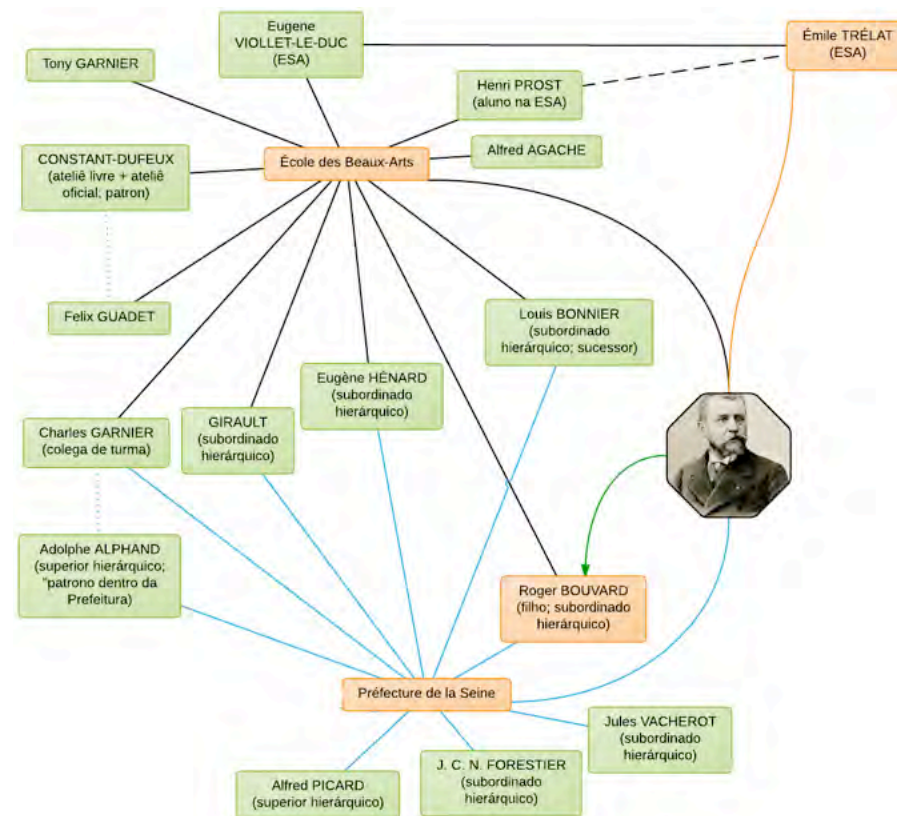
## 1.1. BOUVARD, ARQUITETO EGRESSO DA ÉCOLE DES BEAUX-ARTS

Para avançar, há que se compreender o que significava a formação dentro da École des Beaux-Arts de Paris. Ao entender como se processava a formação dos quadros acadêmicos da École, será possível localizar mais precisamente Bouvard dentro do meio profissional francês da segunda metade do século XIX e, a partir disso, compreender quais são as diretrizes ou os fundamentos de suas opções projetuais, tanto em França quanto no estrangeiro, onde é solicitado a desenvolver projetos na escala urbana. Ademais, pode-se observar também, dentro dos quadros da École, a presença de nomes que constituirão a rede de pares de Bouvard no serviço público parisiense, conforme mostra o QUADRO 1.1.

No livro *Les architectes élèves de l'École des Beaux-Arts*, editado por E. Delaire<sup>43</sup>, seu currículo acadêmico é sucintamente descrito, conforme se observa na FIGURA 1.9, na qual se pode ler, após a apresentação das informações pessoais, o seguinte, relativamente ao seu percurso dentro da Beaux-Arts:

... admitido [prom.] 1864, aluno Constant-Dufeux, duas medalhas na Segunda Classe, [foi promovido] Primeira Classe 1868, duas primeiras medalhas na Primeira Classe. [Membro da] Société des Artistes Françaises, [membro da] Société Centrale des Architectes, medalha [méd.] Exposição de 1889, Grand Prix Exposição Universal de 1900...<sup>44</sup>

QUADRO 1.1 - Relações de Joseph Bouvard na École des Beaux-Arts, na École Spéciale d'Architecture e na Préfecture de la Seine.



Curiosamente, nada consta a respeito do ano de término de seus estudos. Isso pode ser explicado pelo sistema de progressão e de premiações da EBA, como se verá adiante. Por ora, importa saber que Bouvard não obteve o Prix de Rome, premiação máxima para os alunos em fim de curso, amplamente reconhecida, inclusive por estes lados do Atlântico.

John Harberson, ao apresentar o programa do Philadelphia Beaux-Arts Institute of Design, em 1927, sublinha a importância do Prix de Rome,

<sup>43</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*

<sup>44</sup> Ibid., p. 194.

“geralmente considerado como a máxima honraria que um estudante poderia alcançar dentro da École, e aberto apenas a franceses.”<sup>45</sup>

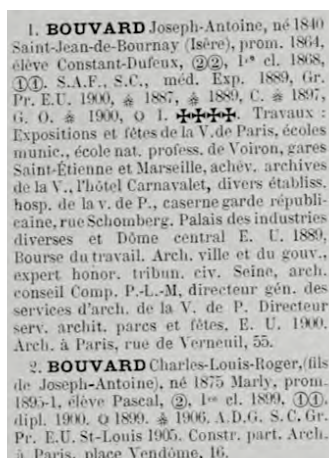


FIGURA 1.9- Entrada relativa a Joseph-Antoine Bouvard, (Fonte: DELAIRE, 1907)

O nome de Bouvard consta da lista de “Subscritores da primeira edição” do livro de Delaire<sup>46</sup>, autor que pretendia apresentar, em 1907, amplo panorama do estado-da-arte do ensino oficial de arquitetura na mais prestigiada escola francesa. Outros nomes de prestígio também são subscritores do volume: Bonnier, Faure, Vaudremer, Garnier, Dutert, os irmãos Gaston e Eugène Hénard, Sédille, Umbdenstock, entre outros.

Isso significa que, apesar de não ter obtido premiações de destaque como os nomes acima citados, e mesmo o Prix de Rome, Bouvard foi reconhecido como nome de primeira grandeza por seu desempenho profissional, ou seja, *pela prática dentro do serviço público*. Foi essa dimensão da profissão que lhe proporcionou reconhecimento entre seus pares da EBA e que o levou a dar aulas na École Spéciale d’Architecture,

que propugnava por um ensino mais integral, diferenciado em relação à École des Beaux-Arts por valorizar justamente um lado mais prático do ensino, como se verá em seguida.

E o que significava ser um egresso da École? Veja-se, então, como se estruturava o ensino na École des Beaux-Arts que, basicamente, apoiava-se nas atividades de ateliês; na tradição estabelecida, pela qual os veteranos ajudavam os ingressantes; no ensino de projeto, assim como o julgamento dos concursos realizados entre os estudantes, feito por arquitetos atuantes; no início do estudo de projetos assim que o aluno ingressasse nos ateliês e, finalmente, no sistema de *esquisses*<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> Tradução livre da autora. No original: “usually considered the highest student honor it is possible to win in that school, and open only to Frenchmen” In: John F. HABERSON, *The study of architectural design*, 1927, p. 11.

<sup>46</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*

<sup>47</sup> Tradução livre da autora. No original: “1. The division into ateliers. 2. The tradition of the older pupils helping the younger. 3. The teaching of design by practicing architects (and we might add here the judgement of the competitions by a trained jury of practicing architects). 4. The beginning of the study of design as soon as the student enters the atelier. 5. The system of the esquisse.” In: John F. HABERSON, *The study of architectural design*, p. 2..

### 1.1.1. O SISTEMA BEAUX-ARTS

Em 1671, Luís XIV, influenciado por Colbert, criou a Académie Royale d'Architecture<sup>48</sup>, à qual, algum tempo depois, agregou-se a academia de pintura e escultura criada pelo cardeal Mazarin<sup>49</sup>, que funcionou até ser “dissolvida pela Convenção de 1793”<sup>50</sup>. Inicialmente,

eram oito membros (em 1793 eram 33) que tinham direito a se autointitular “Architecte du Roi”. O Diretor (e mais tarde os professores) tinham que administrar aulas duas vezes por semana. Desde 1720, regularmente eram organizados concursos a fim de selecionar candidatos que deveriam ser recomendados para a pension royal na Académie de France em Roma.<sup>51</sup>

Em 1803 é aberta a Classe des Beaux-Arts, rebatizada como Académie des Beaux-Arts em 1816. “É uma das quatro [em 1972] Academias que integram o Institut de France (originalmente fundado como Institut National des Sciences et des Arts em 1795 e renomeado em 1806)”<sup>52</sup>.

Organizava-se em cinco seções, a saber, pintura, escultura, arquitetura, gravura e música. A seção relativa à arquitetura compunha-se de seis arquitetos — oito em 1816 —, que se reuniam semanalmente em sessões fechadas e somente no mês de outubro abriam sessões públicas (*séances publiques*). Estavam encarregados, todos os membros, da organização do

Grand Prix de Rome, bem como de seu julgamento e da avaliação dos trabalhos enviados (*envois*) pelos pensionistas (*envois de pensionnaires*). Além disso, o diretor da Académie de Rome era nomeado por seus pares de Paris<sup>53</sup>.

A Académie Royale d'Architecture, fechada em 1793, é virtualmente a semente da École des Beaux-Arts. Isto porque já em 1795, para substituí-la em seu papel de instituição promotora do ensino de arquitetura, foi aberta a École Spéciale d'Architecture, a qual perdurou até 1799, tornando-se, com a inclusão dos cursos de pintura e escultura a partir desse ano, a École Spéciale de Peinture, Sculpture et Architecture.

Entre 1814 e 1819, tornou-se a École Impériale des Beaux-Arts. Após a queda de Napoleão foi renomeada como École des Beaux-Arts, permanecendo com esse nome até 1852 quando, sob Napoleão III, volta a denominar-se École Impériale des Beaux-Arts. É nesse período que se dá a formação de Bouvard, posto que foi admitido (*promotion*) em 1864 e deve ter saído no máximo em 1870, ano em que a escola, sob a III República, passou a denominar-se École Nationale et Spéciale des Beaux-Arts, permanecendo tal nome até 1919.

Após a Primeira Grande Guerra, em 1919, houve a última alteração em seu nome, tornando-se École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, denominação essa que perdurou até os eventos de 1968, quando todo o ensino superior francês sofreu profunda modificação. Para melhor compreender todas essas alterações ao longo da história da École des Beaux-Arts, nome que será utilizado de modo genérico a partir deste ponto, apresenta-se o QUADRO 1.2:

48 Donald Drew EGBERT, *The beaux-arts tradition in french architecture*, 1980, p. xxi.

49 Cf. John F. HABERSON, *The study of architectural design*, p. 1.

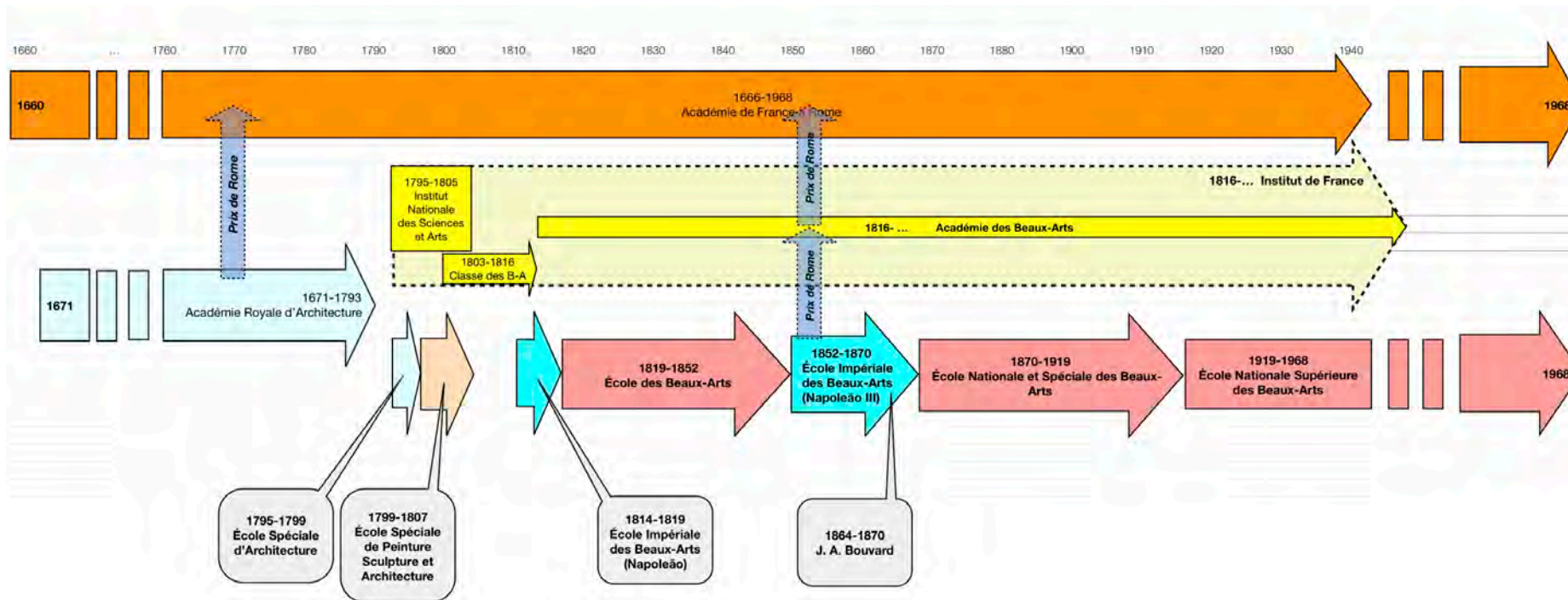
50 Donald Drew EGBERT, *The beaux-arts tradition in french architecture*, p. xxi.

51 Tradução livre da autora. No original: “Comprised of 8 members (by 1793 increased to 33) having right, after 1696, to style themselves architecte du Roi. Director (and later, professors) were to lecture twice a week. Whole Académie administered competitions to select candidate recommended for royal pension at Académie de France à Rome, a fonction performed regularly from 1720.” Preferimos o termo ‘aula’ como tradução de ‘lecture’. Cf. Ibid.

52 Ibid.

53 Ibid.

QUADRO 1.2 - Quadro geral do histórico da École des Beaux-Arts, Académie des Beaux-Arts e Académie de France a Rome, segundo Egbert(1980)





O ensino na École des Beaux-Arts partia do pressuposto de que deveria ser imposto a todo aluno um método que visasse habilitá-lo a, diante de todo e qualquer problema arquitetônico que lhe fosse colocado, estudá-lo, enfrentá-lo e solucioná-lo. “E a ciência do projeto é necessária ao arquiteto de maneira que ele possa expressar-se claramente.” Para tanto, havia um rigoroso treinamento em composição e projeto, enfatizando-se, ainda, os estudos de caso<sup>54</sup>.

#### 1.1.1.1. INGRESSO E PROGRESSÃO

A admissão se dava por um exame anual que passou a ser semestral a partir de 1865<sup>55</sup>. Podiam candidatar-se jovens com no mínimo quinze anos mas nunca homens mais velhos que trinta anos. Todos começavam na Segunda Classe, na qual competiam nos *concours d’émulation*. “Uma vez admitido, o aluno era considerado suficientemente maduro para gerenciar sua própria agenda”<sup>56</sup> dentro da École. Nas aulas expositivas, não era oferecido nenhum tipo de atendimento e tudo o que se cobrava do aluno era que passasse nos exames.

Não havia limite de tempo estipulado para passar da Segunda para a Primeira Classe, nem tão pouco para finalizar o curso. No entanto, não era permitido que alunos com mais de trinta anos permanecessem na École<sup>57</sup>. Em geral, segundo Haberson<sup>58</sup>, estando na Segunda Classe, um estudante

precisava de dois a quatro anos para acumular créditos suficientes, através dos *concours d’émulation*, para aceder à Primeira Classe.

Nessa, o mesmo sistema era aplicado, sendo necessários dois a três anos para que o estudante pudesse, ao participar de concursos, acumular créditos suficientes que lhe permitissem concorrer ao Grand Prix de Rome. Se não conseguisse vencê-lo, o aluno, desde que não tivesse alcançado a idade-limite, poderia candidatar-se novamente, quantas vezes quisesse. [QUADRO 1.3]

O vencedor do Prix de Rome ganhava uma bolsa de estudos que lhe garantia permanecer na Académie de France à Rome por cinco anos. De lá, o aluno deveria enviar trabalhos a cada final de ano, os chamados *envois de pensionnaires*. Ao final dos três primeiros anos, o aluno deveria remeter estudos analíticos de monumentos da Antiguidade que ele houvesse estudado em Roma.

Ao final do quarto ano, deveria enviar um projeto de reconstrução total ou o projeto de uma obra clássica referencial. E, ao final do quinto ano, o aluno deveria submeter um projeto original, a partir de um programa de sua própria escolha e criação.

Todo esse material era enviado, como já mencionado no início do texto, à Académie des Beaux-Arts e não à École des Beaux-Arts, já que a primeira era a responsável pela organização do concurso e do júri que escolhia o vencedor do Grand Prix de Rome e, portanto, cabia-lhe avaliar os trabalhos enviados.

<sup>54</sup> John F. HABERSON, *The study of architectural design*

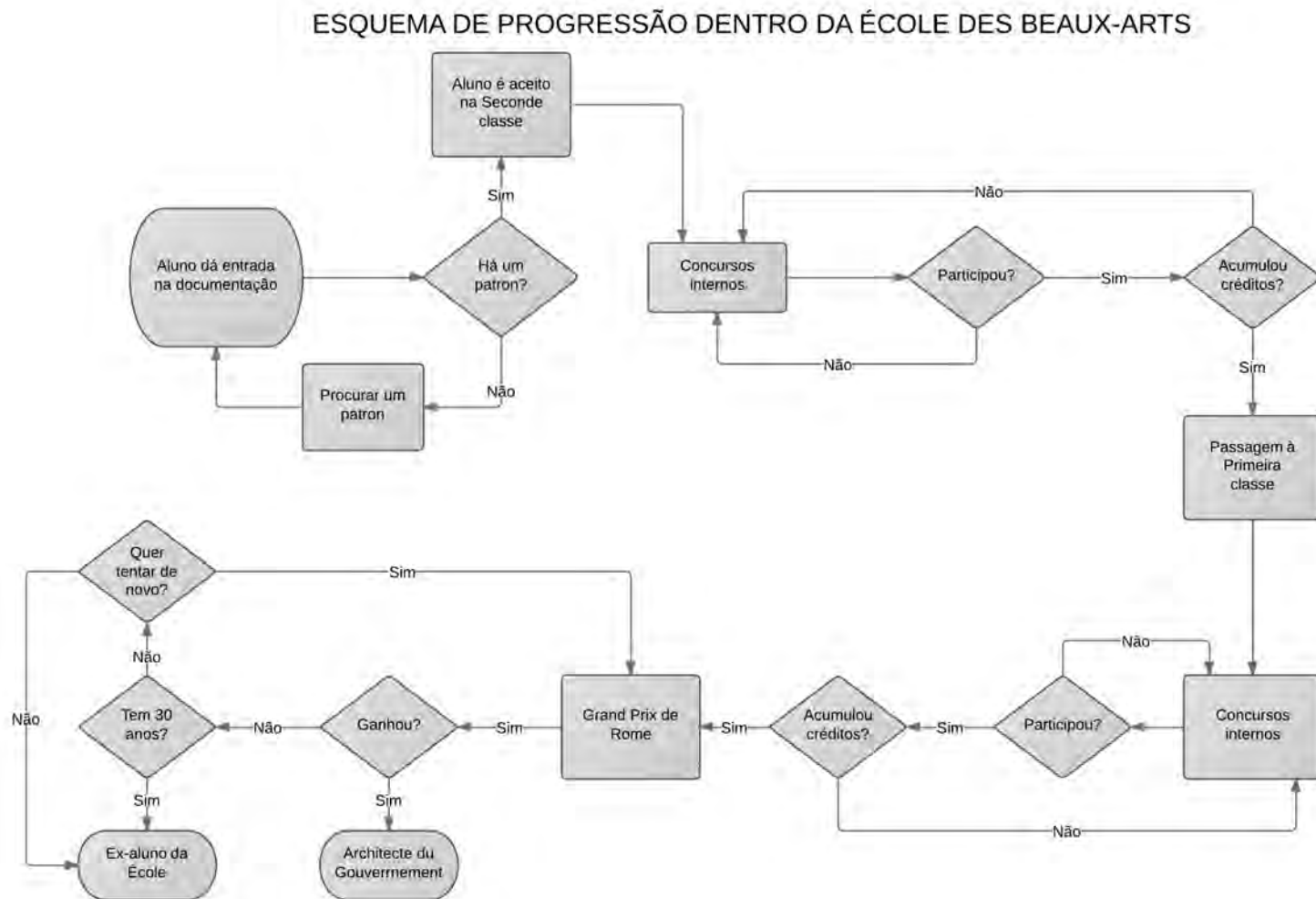
<sup>55</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l’école des beaux-arts*

<sup>56</sup> Tradução livre da autora. No original: “Once admitted, the student is considered mature enough to manage his own schedule” In: Paul P CRET, *The Ecole des Beaux-Arts and Architectural Education, The Journal of the American Society of Architectural Historians* 1, n. 2, 1941, p. 10.

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> John F. HABERSON, *The study of architectural design*, p. 7.

QUADRO 1.3 - Esquema geral de progressão dentro da École des Beaux-Arts, segundo Egbert(1980)



### 1.1.1.2. O SISTEMA DE ATELIÊS

Baseando-se nas leituras de Delaire<sup>59</sup>, Haberson<sup>60</sup>, Drexler<sup>61</sup> e Egbert<sup>62</sup>, será apresentado em seguida e de modo sintético, algo da história dos vários ateliês livres e oficiais, dos concursos e premiações, da importância dos *esquisses* e da prevalência da planta — onde se expressava plenamente a composição —, sobre os cortes, elevações e mesmo perspectivas, denotando a importância dessa sobre os aspectos utilitários, funcionais e outros mais técnicos ou de caráter social.

Paul Cret afirma, em artigo escrito em 1941, que a École dava muita importância ao “plan” em detrimento a outras expressões do projeto, chegando ao final do século XIX a uma situação em que os alunos pouco se interessavam em representações de elevações, fachadas ou cortes.

A planta tornou-se uma composição decorativa, geralmente muito complicada, e um ‘beau-plan’ era uma pintura autorreferenciada, ao invés de um diagrama para que se alcançasse um bom arranjo orgânico de espaços, com espaço para fachadas bem delineadas e bom tratamento dos interiores.<sup>63</sup>

Além disso, apresenta-se também, um brevíssimo panorama do ensino de arquitetura fora da École des Beaux-Arts, na França, sobretudo mostrando a iniciativa pioneira de Émile Trélat, idealizador e fundador da École Spéciale d’Architecture. Esta era uma instituição de caráter privado

criada a partir da crise ocorrida no interior da École des Beaux-Arts em 1863. Ao que se apurou, lá Bouvard deu aulas de desenho pelo menos durante o ano de 1902. Relativamente à École des Beaux-Arts e ao sistema de ateliês, Delaire afirma que

o ensino de arquitetura por ateliês é a mais antiga maneira de se proceder, e a escola desde sua origem foi sobretudo um agrupamento de professores e de ateliês. A tradição tem sido conservada desde há dois séculos e meio; o ensino oficial consagrou-a em 1867, através da instituição, na Escola de Belas Artes, de três ateliês de arquitetura, atualmente [1907] dirigidos por Moyaux, Paulin e Bernier. Há aproximadamente vinte anos, muitos ateliês preparatórios formam alunos arquitetos, antes de sua admissão na Escola.<sup>64</sup>

Tal sistema serviu como modelo para outras escolas na França e mundo afora. Segundo Paul Cret, “a popularidade alcançada por esse sistema [de ensino da École des Beaux-Arts] até a atualidade é atestada pelo seu sucesso material”<sup>65</sup>, referindo-se evidentemente, à imensa produção de seus ex-alunos.

Os ateliês eram de duas naturezas: os “livres” e os “oficiais”, respectivamente os preparatórios e os três instituídos em 1867 dentro da EBA. Funcionavam de maneira semelhante, sendo a principal diferença o fato de que alunos de ateliês livres não podiam concorrer ao Prix de Rome.

<sup>59</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*

<sup>60</sup> John F. HABERSON, *The study of architectural design*

<sup>61</sup> Arthur DREXLER, *The architecture of the École des Beaux-Arts*, 1984, p. 88.

<sup>62</sup> Donald Drew EGBERT, *The beaux-arts tradition in french architecture*

<sup>63</sup> Tradução livre da autora. No original: “the plan became a decorative composition, usually over-complicated, and a ‘beau-plan’ was a pleasing picture in itself, instead of a necessary diagram for achieving a good organic arrangement of rooms, with opportunity for well-designed facades and good interior treatment. .” In: Paul P CRET, *The Ecole des Beaux-Arts and Architectural Education*, p. 12.

<sup>64</sup> N. A.: Tradução livre da autora. No original: “L’enseignement de l’architecture par ateliers est la plus ancienne forme, et l’école académique dès l’origine fut surtout un groupement des professeurs et des ateliers. La tradition s’en est conservée depuis deux siècles et demi; l’enseignement officiel l’a consacrée en 1867, par l’institution à l’école des Beaux-Arts de trois ateliers d’architecture, actuellement dirigés par Moyaux, Paulin et Bernier. Depuis vingt ans environ, plusieurs ateliers préparatoires forment les élèves architectes, avant leur admission à l’école.” In: E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, p. 121.

<sup>65</sup> Tradução livre da autora. No original: “The popularity of this system up to the present is shown by its material success” In: Paul P CRET, *The Ecole des Beaux-Arts and Architectural Education*, p. 10.

A atração exercida pelos ateliês era dupla: o orientação de um mestre experiente e a companhia de outros estudantes, compartilhando seu aprendizado. A orientação do mestre consistia não somente em sua experiência em construir, mas também, via de regra, na sua rara aquisição — o Grand Prix de Rome”.<sup>66</sup>

#### 1.1.1.2.1. ATELIÊS LIVRES

Os chamados “ateliês livres”, sem vínculo com a École des Beaux-Arts, podiam ser frequentados tanto por candidatos à EBA quanto por egressos da mesma que desejassem ainda um “reforço” na sua formação. Eventualmente havia até alunos que estavam cursando a École. Esses alunos podiam concorrer às premiações oferecidas pela École, à exceção do Prix de Rome, premiação máxima da instituição<sup>67</sup>.

Os ateliês localizavam-se na Rive Gauche, nas proximidades da École des Beaux-Arts, e em geral eram pouco confortáveis, além de muito lotados<sup>68</sup>. Havia muitas reclamações a respeito da situação física de muitos deles, inclusive frequentemente havia problemas de calefação. Eram conhecidos pelos nomes de seus diretores e à época em que Bouvard frequentou a escola, entre 1864 e 1870, eram os seguintes:

- 1 Léon VAUDOYER. Dirigiu seu próprio ateliê entre 1864 e 1872. Antes, havia dirigido o ateliê fundado em 1789 por seu pai, Antoine Laurent Thomas VAUDOYER.

<sup>66</sup> Tradução livre da autora. No original: “The attraction of the ateliers was twofold: an experienced master offering guidance, and a company of students sharing their learning. The master’s experience was likely to consist not only of his building but also of a rarer accomplishment — a Grand Prix de Rome.” Cf. E DELAIRE, *Les architectes élèves de l’école des beaux-arts*, p. 89.

<sup>67</sup> O prêmio, ao longo da história da École des Beaux-Arts, teve outras denominações, como Grand Prix e Grand Prix de Rome.

<sup>68</sup> O número de alunos refere-se ao ano de publicação da 2a. Edição do livro de Delaire, 1907

- 2 QUESTEL. Dirigia, desde 1859, o ateliê fundado em 1800 por DELESPINE.
- 3 LE BAS — Inicia sua carreira como professor adjunto no atelier de Vaudoyer e em 1820 funda o seu próprio, o qual dirige até 1867, ano de seu falecimento, quando GINAIN assume. “Um grande numero de arquitetos eminentes foram alunos do atelier Le Bas: Garnier, Coquart, Ginain, Ballu, Paccard.”<sup>69</sup>
- 4 ANDRÉ. Em 1860 assume a direção do ateliê criado em 1831 por HENRI LABROUSTE, mas deixa o atelier em 1867 para substituir Paccard no atelier oficial na École des Beaux-Arts.<sup>70</sup>
- 5 CONSTANT-DUFEUX — 1837-1871, para aproximadamente 300 alunos, que desde as primeiras turmas mantém o costume de realizarem reuniões anuais. Foi nesse atelier que Bouvard se preparou para os exames de admissão à École logo que chegou à Paris. Apesar de Dufeux também presidir um atelier oficial interno à EBA<sup>71</sup>, presumimos que Bouvard tenha continuado a frequentar o ateliê livre, mesmo depois de admitido como aluno regular.
- 6 VAUDREMER, funda seu ateliê em 1860 e o dirige até 1875, quando RAULIN assume.
- 7 DAUMET. Também fundou seu ateliê em 1860, dirigindo-o até 1882, quando GIRAULT assume.
- 8 COQUART. Funda seu ateliê em 1867, dirigindo-o até 1882, quando GERHARDT assume. Reunia alunos egressos dos ateliers de

<sup>69</sup> Ibid.

<sup>70</sup> V. Item 1 dos ateliês oficiais

<sup>71</sup> V. Item 3 dos ateliês oficiais

André e Labrouste que não haviam conseguido ingressar na École des Beaux-Arts.

#### 9 DOUILLARD — Atelier fundado em 1860.

##### 1.1.1.2.2. ATELIÊS OFICIAIS

Estes ateliês eram vinculados à École des Beaux-Arts. Portanto, além de poderem concorrer às várias premiações oferecidas pela EBA, os alunos egressos desses ateliês podiam concorrer ao Prix de Rome:

- 1 PACCARD — Inicia suas atividades em 1861. 70 alunos. É substituído por ANDRÉ em 1867, que originalmente era professor do ateliê livre de LABROUSTE. Chegou a ter 500 alunos inscritos.
- 2 LAISNÉ — Nomeado em 1864, dirige o atelier até 1880. Teve 200 alunos.
- 3 CONSTANT-DUFEUX — Foi nomeado em 1864, após a instituição dos ateliês na École des Beaux-Arts. Dirige este atelier oficial em paralelo com a direção do seu atelier livre. Teve 60 alunos. É sucedido por GUADET em 1871. Como seu predecessor, os ex-alunos realizavam reuniões anuais<sup>72</sup>. Bouvard é um dos ex-alunos mais atuantes nessa verdadeira confraria, presidindo os encontros anuais por diversas vezes.

##### 1.1.1.3. PREMIAÇÕES

Junto ao esquema de ateliês, livres ou oficiais, o ensino da École des Beaux-Arts ainda apoiava-se sobre outro pilar: os diversos concursos que

ocorriam constantemente, ao longo de todo o curso, com as mais variadas temáticas. Em geral, eram prêmios oferecidos aos melhores alunos, em forma de dinheiro ou bolsas para viagens e temporadas fora da França, principalmente com destino à Itália. Alguns desses prêmios eram oferecidos também a recém egressos da École, como forma de auxílio no início da carreira. A participação nos concursos garantia aos alunos créditos para a promoção dentro da École.

Quando se iniciou tal prática, não havia restrições para participar, mas mais tarde, a direção optou por incluir um limite de idade, o qual às vezes era revisado para baixo ou para cima. Na maior parte do tempo ficou fixado o limite de trinta anos para participar de vários desses concursos, inclusive o Prix de Rome, acompanhando o limite estabelecido pela École.

Além dos concursos ao Grand Prix e promoções que ocorriam anualmente, outros prêmios eram distribuídos aos alunos ao longo do curso. Em geral, eram ofertadas por instituições ligadas de alguma maneira ao campo arquitetônico, variando desde prêmios concedidos por famílias de ex-alunos da École, já falecidos, até beneméritos interessados em arte em geral.

Havia algumas distinções entre a primeira e a segunda classe e, assim, alguns prêmios eram dirigidos apenas aos alunos da primeira classe, outros apenas aos alunos da segunda classe e alguns outros poucos que não faziam distinções entre as duas classes.

##### 1.1.3.1. PRÊMIOS CONCEDIDOS À PRIMEIRA CLASSE

No período em que Bouvard frequentou a escola, entre 1864 e 1870:

<sup>72</sup> Arthur DREXLER, *The architecture of the École des Beaux-Arts*

- ▶ **La Grande Médaille d'émulation**, originalmente uma medalha de cunho departamental, conferida anualmente desde 1813, ao aluno que obtivesse as notas mais altas durante o ano. Poderia ser cumulativa ou seja, um aluno poderia ser agraciado vários anos. Guadet (1861), Pascal (1862) e Hulot (1897) são nomes de agraciados que mais tarde comparecerão nas equipes de trabalho da Prefeitura do Sena, atuando junto a Bouvard.
- ▶ O **Prix Jean Leclaire**, que era conferido em conjunto com o anterior.
- ▶ O **Prix Abel Blouet** era conferido, desde 1854, em forma de uma soma de 947 francos àquele aluno que obtivesse as notas mais altas desde sua admissão à École. Novamente, entre os agraciados constam os nomes de Guadet e Pascal, além de Louvet, que trabalhará, em 1900, no projeto do Petit Palais, sob coordenação de Bouvard; e Umbdenstock, que será sócio de seu filho Roger Bouvard e, ainda, Tony Garnier.
- ▶ O **Prix Rougevin**, concedido desde 1857, na verdade eram dois, materializados em somas de 600 e 400 francos destinados aos dois primeiros colocados nos concursos de ornamentação e só podiam ser agraciados uma única vez. Girault, mais tarde o principal arquiteto do Petit Palais, foi agraciado com 600 francos, em 1880, com a composição *Voûte*; e Bonnier, mais tarde sucessor de Bouvard no *Service des Promenades*, recebeu 400 francos pelo *Monument a Lesueur* em 1885
- ▶ O **Prix de la Société Centrale des Architectes**, financiado pela fundação Destors, era destinado, todos os anos, àquele aluno,

pertencente à primeira classe, que houvesse, nos três anos anteriores, obtido a melhor avaliação, considerando-se o número de medalhas recebidas, sobre seus projetos. Entre os interlocutores de Bouvard no serviço público, Girault foi agraciado, em 1878.

#### 1.1.3.2. PRÊMIOS CONCEDIDOS À SEGUNDA CLASSE

- ▶ O **Prix Muller Sæhnée**, 539 francos, era oferecido desde 1851, por iniciativa de um ex-aluno da École, Charles-Guillaume Müller-Sæhnée, ao aluno que apresentasse as melhores notas a cada ano escolar. Eugène Hénard, que também trabalhará na equipe de Bouvard, foi agraciado em 1872 e Tony Garnier em 1892.
- ▶ Para ambas as classes, indistintamente, havia:
  - ▶ O Prix Fouêt, concedido anualmente e proveniente de fundos provenientes do legado de Léon-Eugène Fouêt, era constituído por um montante de 500 francos. Havia um rodízio entre a primeira e a segunda classe e destinava-se aos alunos que apresentassem os melhores resultados durante o ano letivo. Cabia aos alunos interessados solicitar sua inscrição, junto ao Conselho Superior da École.
  - ▶ O **Prix de Reconnaissance des Architectes Américains**, instituído por um grupo de ex-alunos norte-americanos, “em reconhecimento aos estudos que fizeram na École des Beaux-Arts”<sup>73</sup>, era distribuído a partir de um concurso realizado entre os alunos das duas classes. Em

<sup>73</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, p. 86.

1895 Perret é contemplado com seu *Hippodrome* e em 1897, Jausse é o vencedor, com o projeto intitulado *Embarcadère*.

#### 1.1.1.4. OUTRAS ESCOLAS

##### 1.1.4.1. ÉCOLE SPÉCIALE D'ARCHITECTURE

Localizada no Boulevard Raspail desde 1870, foi fundada em 1865 por Émile Trélat (1821-1907), originalmente professor de construção no Conservatoire des Arts et Métiers, que associou-se a um grupo de dissidentes da École des Beaux-Arts em função das reformas ocorridas nesta última em 1863 e que culminaram na demissão de Viollet-le-Duc (1814-1879). A École Spéciale procedia ao “ensino completo de arquitetura, com diploma ao final”<sup>74</sup> e propugnava por novas diretrizes do ensino de arquitetura, pois seu diretor

não era apenas arquiteto. Era também - e primeiramente, engenheiro. Seu aporte à renovação do ensino de arquitetura não se dá somente em relação à doutrina histórica. Ele consiste, a partir de uma análise do lugar social do arquiteto, a integrar, de maneira original, a problemática das questões entre arquitetos e engenheiros.<sup>75</sup>

Tal ponto de vista era significativamente diferente do que era defendido dentro da École des Beaux-Arts. Possuía cursos científicos e professores de ateliê. Desde sua fundação, já havia recebido 400 alunos, registra Delaire<sup>76</sup>, dos quais aproximadamente um quarto havia sido admitido na École des Beaux-Arts. Porém somente em 1870 passa a ser reconhecida pelo governo francês como estabelecimento de ensino de arquitetura e seu diploma só foi reconhecido oficialmente muito mais tarde, em 1934.

Na segunda metade do século XIX o ensino de arquitetura encontra-se em crise, formando arquitetos cultos, mas não aptos a encarar o lado mais prático da profissão e as demandas que o contínuo crescimento das cidades exigia. A crise na École des Beaux-Arts se expressa com a demissão de Viollet-le-Duc, em 1864:

Sua crítica em relação à instituição, exposta nos *Entretiens sur l'Architecture* e bastante — talvez excessivamente — desenvolvida pelo seu aluno Anatole de Baudot, aponta para três pontos essenciais: a ditadura da École des Beaux-Arts em matéria da doutrina arquitetura, as lacunas de seus professores e a resultante falta de preparo dos arquitetos para o exercício da profissão.<sup>77</sup>

Para Viollet-le-Duc, a École “produzia arquitetos em série, privados de personalidade” e que não valorizavam o passado medieval francês<sup>78</sup>.

<sup>74</sup> Ibid., p. 125.

<sup>75</sup> Tradução livre da autora. No original: “Émile Trélat n'est pas seulement architecte. Il est aussi – et chronologiquement : d'abord – ingénieur. Son apport au renouvellement de l'enseignement de l'architecture n'est pas seulement de l'ordre de la doctrine historique. Il consiste aussi, à partir d'une analyse de la place sociale de l'architecte, à intégrer, de manière originale, la problématique des rapports entre architectes et ingénieurs.” In: FREDERIC SEITZ, *L'enseignement de l'architecture en France au xixe siècle*, *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, n. 11, 1993

<sup>76</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*

<sup>77</sup> Tradução livre da autora. No original: “Sa critique de l'institution, exposée dans ses *Entretiens sur l'Architecture* et largement – et peut-être quelque fois excessivement – développée par son élève et disciple Anatole de Baudot, porte, pour ce qui nous intéresse ici, sur trois points essentiels: la dictature de l'École des Beaux-Arts en matière de doctrine architecturale, les lacunes de ses enseignements et l'impréparation des architectes à l'exercice de leur métier qui en résulte.” In: FREDERIC SEITZ, *L'enseignement de l'architecture en France au xixe siècle*

<sup>78</sup> Giovanni CARBONARA, *Avvicinamento al restauro : teoria, storia, monumenti*, 2000, p. 109.

Entre as medidas polêmicas adotadas pela École des Beaux-Arts nas reformas de 1863 estava a alteração da idade limite para concorrer ao Grand Prix de trinta para vinte e cinco anos. Isso causou enorme descontentamento entre os alunos, entre eles Guadet, àquela altura com 29 anos, o que o fez opor-se de todas as formas a Viollet-le-Duc, que fora nomeado, nesse momento, professor de história da arte e estética e que dispensava especial atenção aos estudos medievais, em oposição aos cânones clássicos predominantes na instituição. Eram os anos mais intensos da polêmica entre os medievalistas e academicistas. No início da década de 1840, Baltard chegou a afirmar que seriam recusados projetos que fossem apresentados com características da “Antiguidade tardia, medievais ou góticas”<sup>79</sup>. Além disso, sua nomeação devia-se às intenções do governo imperial de Napoleão III, que havia tomado para si o controle da École<sup>80</sup>.

Após violentas manifestações da maioria dos alunos, descontentes com as mudanças e com o posicionamento pró-Napoleão III de le-Duc, a ponto de suas aulas terem de ser acompanhadas por policiais porque “os alunos faziam tamanho barulho, que Duc não podia ser escutado”<sup>81</sup>, finalmente este retirou-se da École. Foi então associar-se a Trélat, na École Spéciale d'Architecture.

No Fundo Prost depositado no acervo da Cité Chaillot, em Paris, encontra-se o caderno de anotações das aulas de geometria, cujo professor era “Monsieur Bouvard” [FIGURA 1.10], o que leva a crer que Prost frequentava a École Spéciale a fim de se preparar para os exames de

admissão da École des Beaux-Arts, pois lá ingressou no segundo semestre de 1893<sup>82</sup>. Na ESA, Bouvard foi responsável pelas aulas de “geometria com luz e sombra”<sup>83</sup>, como atestam o prontuário de Prost.



FIGURA 1.10 - Caderno de anotações de Henri Prost na École Spéciale d'Architecture. Detalhe mostrando a indicação das aulas proferidas por Joseph Bouvard. (Fonte: Fundo Henri Prost - Cité de l'Architecture et du Patrimoine. Paris.) Foto: ©Gabriel O. Garcia, 2011.

Além desses, havia ainda os “ateliês preparatórios”, de menor porte e importância, dirigidos por Duray; Godefroy et Freynet; Maistrasse; Mayence, na Escola Philibert Delorme; e os de Umbdenstock, Chiffot e Lemaresquier.

#### 1.1.4.2. ÉCOLE DES ARTS DÉCORATIFS

Fundada em 1766, oferecia cursos de arquitetura diurnos e noturnos, porém acabava funcionando como um curso preparatório para a Beaux-Arts. Muitos de seus alunos, segundo Delaire<sup>84</sup>, acabavam sendo admitidos na École após o término da “Décoratifs”.

#### 1.1.4.3. ESCOLAS REGIONAIS

Naquele momento havia em funcionamento, fora de Paris, várias Écoles Regionales de Beaux-Arts, sediadas em Lille, Lyon, Marseille, Rennes e Rouen. Em algumas localidades o ensino era municipalizado, como

<sup>79</sup> Ibid., p. 114.

<sup>80</sup> Donald Drew EGBERT, *The beaux-arts tradition in french architecture; École Spéciale d'Architecture. Historique. 1864 - L'École Centrale d'Architecture: une entreprise d'idée.*

<sup>81</sup> \_\_\_\_\_, *The beaux-arts tradition in french architecture*, p. 65.

<sup>82</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, p. 378.

<sup>83</sup> “Géométrie portée sur “les ombres”. Cf. Fundo Henri Prost - Cité de l'Architecture et du Patrimoine. Paris.

<sup>84</sup> Ibid., p. 125.



em Donai, Toulouse, Bordeaux, Tours, Angers, Nice e Valenciennes, cidades que possuíam suas respectivas Écoles Municipales des Beaux-Arts, embora todas recebessem subvenção do governo.

Notadamente as escolas de Lille e Valenciennes, funcionavam nos mesmos moldes da Académie Royale de Paris, com o ensino apoiado em “concursos com premiações dentro de cada seção e a criação de cátedras e de cursos diversos”. A Academia de Lille instituiu, como em Paris, uma viagem à Roma para os melhores alunos. Outras, mantinham um programa de bolsas para pensionistas em Paris. Algumas dessas escolas passam a ser, com o tempo, escolas regionais com vínculos mais precisos com a École des Beaux-Arts de Paris e seus alunos podiam, sempre mediante concurso, lá ingressar<sup>85</sup>.

Apesar disso, pode-se observar no livro de Delaire<sup>86</sup>, pelo modo como as informações são tratadas e apresentadas ao leitor, que uma eventual integração das Escolas regionais com a Beaux-Arts de Paris estava longe da realidade, pois todos os alunos egressos de tais escolas e admitidos na “École”, trazem a indicação de sua origem nas intermináveis tabelas de premiações, admissões e promoções.

Este foi o caso do já mencionado Paul Cret, que após algum tempo em Lyon, transferiu-se para Paris, evidentemente sob concurso, e cujas anotações relativas ao seu histórico como aluno da École constante no livro de Delaire, informam, explicitamente, tratar-se de um ex-aluno de Lyon<sup>87</sup> [FIGURA 1.11]. Infere-se, portanto, que o acesso à EBA de Paris era

extremamente concorrido e simplesmente ter cursado a École já era motivo para conferir *status* no meio profissional àquele momento.

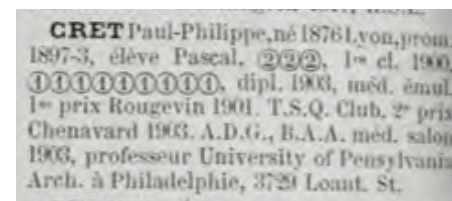


FIGURA 1.11 - Entrada relativa a Paul Cret (Fonte: DELAIRE, 1907)

<sup>85</sup> Ibid.

<sup>86</sup> Ibid.

<sup>87</sup> Ibid.

### 1.1.2. BOUVARD, ALUNO DA ÉCOLE DES BEAUX-ARTS

Bouvard ingressou na École em 1864, portanto, com 24 anos de idade. Passou à Primeira Classe em 1868. E saiu, tudo faz crer, em 1870, pois é plausível que tenha lá permanecido até ter completado trinta anos, dado que era extremamente importante para todos os alunos tentar vencer o Grand Prix de Rome, pois Drexler<sup>88</sup> compara a estrutura da École a uma pirâmide, em cujo topo só há lugar para uma pessoa por ano: o vencedor do Grand Prix.

Além disso, tendo passado à Primeira Classe em 1868, tinha apenas dois anos para acumular créditos e concorrer ao Prix de Rome. Na realidade, menos tempo ainda, pois o concurso final era extenso e podia levar quase seis meses, estendendo-se de março a julho de cada ano.

Assim, Bouvard, tendo passado à Primeira Classe em 1868, mesmo que houvesse tempo hábil, não teria créditos suficientes para concorrer ao Grand Prix daquele ano. Completando trinta anos em fevereiro de 1870, em condições ideais, teria o ano de 1869 para tentar, por uma primeira e única vez, concorrer ao Grand Prix de Rome.

Mas há um agravante: “entre novembro de 1863 a fevereiro de 1870, a idade máxima dos competidores ao prêmio final da École foi reduzido para vinte e cinco anos”<sup>89</sup>, de modo que ao ingressar na École, em 1864, Bouvard já sabia que não poderia aspirar ao Grand Prix. Diz Drexler:

O estudante típico da École des Beaux-Arts sabia, já quando estava na Primeira Classe, se ele teria ou não chance de ganhar a premiação máxima [o Grand Prix de Rome]. Se ele decidisse que não tinha o necessário

talento (ou se ele era um dos que tinham tentado e falhado em obter tal premiação), esse aluno poderia simplesmente deixar a École quando se sentisse suficientemente preparado. O ponto culminante do curso era apenas para um homem.<sup>90</sup>

Esse parece ter sido o caso de Bouvard. Ao ingressar na École, já sabia de antemão que não poderia disputar o Prix de Rome. Como era aceitável e comum que se deixasse a escola sem essa titulação — já que somente um aluno por ano teria completado integralmente o ciclo de estudos proposto pelo sistema da École —, de fato isso não se constituiu um problema para Bouvard.

Ainda mais porque não era filho ou aparentado de algum arquiteto de renome que fosse ex-aluno ou mesmo professor da Beaux-Arts. Ademais, sempre foi, segundo a crônica da época, o aluno preferido de Constant-Dufeux, o que só lhe trouxe benefícios para a carreira. Por várias vezes há notícias na *La Construction Moderne* sobre jantares de ex-alunos de Constant-Dufeux que são organizados ou liderados por Bouvard<sup>91</sup>, que é sempre lembrado, nessas ocasiões, como o aluno dileto de Dufeux.

Como não há menção a um diploma em seu currículo, não sendo nem mesmo filiado à Société des Architectes Diplômés par le Gouvernement, como seu filho Roger, é crível pensar que Bouvard tenha

90 Tradução livre da autora. No original: “The average student at the École des Beaux-Arts knew by the time he was in the first class whether or not he had any chance of winning the top prize. If he decide that he lacked the necessary talent (or if he was one of these who tried and failed to get the prize), he would simply leave the École when he felt ready to go. The culmination of the course was for only one man.” In: *ibid.*

91 Citamos as edições seguintes como exemplos: C.L.,47e diner annuel de l'atelier Constant-Dufeux, *La Construction Moderne* 8, n. 19, 1893; 49me Diner annuel de l'atelier Constant-Dufeux, *ibid.* 10, 1895; 52e Diner annuel de l'Atelier Constant-Dufeux, *La Construction Moderne* 3(2), n. 20, 1898; Atelier Constant-Dufeux - 56e Diner Annuel, *La Construction Moderne* 7(2), n. 20, 1902; Paul PLANAT, 58e Diner Annuel de l'Atelier Constant-Dufeux, *ibid.* 9(2), 1904

88 *The architecture of the École des Beaux-Arts*

89 *Ibid.*, p. 88.

deixado a École sem nem mesmo o diploma, instituído um ano antes de sua passagem à Primeira Classe.

Até 1867 esse prêmio [o Grand Prix] era a única finalização do currículo do estudante além da idade limite. Não havia a graduação no sentido em que se entende o termo na América [e no Brasil]. Em novembro de 1867 foi instituído o diploma, mas pelos vinte anos seguintes ele não teve nenhuma validade.<sup>92</sup>

Fica claro, portanto que o diploma não era um requisito para nada e provavelmente ninguém, àquela altura, se importava em possuir um.

A partir do acesso ao dossiê de Bouvard na École des Beaux-Arts, e do que foi visto acima quanto ao funcionamento e organização da École, é possível traçar um perfil seu enquanto aluno dessa instituição.

Se a princípio pairava certa dúvida quanto aos seus méritos, já que não obteve o Prix de Rome e não constava a outorga de diploma, a partir do exposto acima fica esclarecido seu percurso dentro da École e, principalmente, as condições em que ingressou e deixou a escola.

Constant-Dufeux é o responsável por sua ida a Paris assim como pelo seu ingresso, já que havia a necessidade de haver um patrono (patron) para cada candidato (*aspirant*) desde o início. Uma ficha preenchida pelo patrono, apresentando o futuro aluno e sua qualificação era necessária para a inscrição e habilitação do mesmo aos exames de admissão. Assim, Constant-Dufeux, cumprindo o protocolo, dá o aval à inscrição de Bouvard em 15 de setembro de 1864. [FIGURA 1.12]



FIGURA 1.12 - École Impériale et Spéciale des Beaux-Arts. Aspirants. Section d'Architecture. Ficha de apresentação de Bouvard por Constant-Dufeux aos professores da escola. 15 de setembro de 1864. (Fonte: Bouvard Joseph Antoine. Observations, École Nationale et Spéciale des Beaux-Arts. INHA/AGORHA)

Admitido ao final de 1864, Bouvard inicia seus estudos em meio à crise deflagrada pelas recentes alterações propostas pelo governo imperial, que havia tomado para si a direção da escola. O ano anterior, 1863, havia sido tumultuado e, como já visto anteriormente, tais movimentações culminaram na demissão de Viollet-le-Duc. Mesmo assim, apesar de superado o impasse relativo à querela entre medievalistas pró-le-Duc e classicistas liderados por Guadet, algumas outras alterações permaneceram.

Uma delas dizia respeito à idade máxima para permanência na École e para candidaturas ao Prix de Rome, que havia retrocedido para vinte e cinco anos ao invés de trinta. Portanto, Bouvard, ao ingressar na École, já sabia que não poderia almejar concorrer à premiação máxima. Aliás, curiosamente, essa alteração foi revogada, voltando a valer a regra anterior,

92 Arthur DREXLER, *The architecture of the École des Beaux-Arts*, p. 88.

por um decreto de 19 de fevereiro de 1870<sup>93</sup>, exatamente o dia em que Bouvard completava trinta anos!

Enquanto cursou a Seconde Classe, Bouvard recebeu algumas premiações e medalhas, conforme se observa no seu histórico escolar [FIGURA 1.13], o qual também informa como se dava à época a divisão dos conteúdos estudados.

Havia as Matemáticas (*Mathématiques*), Desenho (*Dessin*), Construção (*Construction*), subdividido em Madeira, Metais, Pedra e Geral (respectivamente *Bois*, *Fers*, *Pierre* e *Générale*), seguidas de Arquitetura (*Architecture*) e Perspectiva (*Perspective*), estas últimas englobando as questões de composição, rascunhos (*esquisses*) e valorização gráfica inerentes ao projetar, dentro da lógica e valores que regiam o ensino da École.

Ao examinar o histórico de Bouvard, nota-se que ele tem melhor aproveitamento nas disciplinas construtivas e em Arquitetura, o que é positivo e indica sua vocação à prática. Não é pouca coisa, pois “passar nos requisitos de construção parecia ser a tarefa mais difícil para os alunos da Segunda Classe”, segundo Drexler<sup>94</sup>.

Em 1865 destaca-se, recebendo menção em Geometria Descritiva, Perspectiva, Pedra, Metais e Construção geral. É agraciado também com duas medalhas, uma em Construção em madeira e outra, em Perspectiva, provavelmente conjugada à menção em Geometria Descritiva.

95 2260

**ÉCOLE IMPÉRIALE & SPÉCIALE DES BEAUX-ARTS.**  
Section d'Architecture.

*M<sup>e</sup> Bouvard Joseph Antoine né à St Jean de Passana (Savoie)*  
*le 19 fév. 1840. Admis en seconde classe le 1<sup>er</sup> X<sup>re</sup> 1864*  
*à titre de sous-secrétaire de l'École les récompenses suivantes:*

DATES des JUGEMENTS.	Médailles	Dessin.	CONSTRUCTION.				Architecture.	Perspective.	Total des valeurs.
			Bois.	Fers.	Pierre.	Générale.			
11 Mars 1865					Mention			2	
29 avril 1865		Mention en Géométrie				Descriptive		2	
19 avr 1865							Médaille	3	
19 juin 1865			Médaille					3	
9 <sup>th</sup> 1865				Mention				2	
15 X <sup>re</sup> 1865						Mention		2	
2 Mars 1865	Mention							2	
1 <sup>er</sup> avr 1865						2 <sup>me</sup> M. R.		1	
3 <sup>o</sup> X <sup>re</sup> 1865						L. N. E.		1	
10. Nov. 1865						1. M. R.		2	
7 Juillet 1868		Mention.						2	
27 Juillet 1868						1 <sup>er</sup> M. R.		2	
<i>Passé en 1<sup>re</sup> Classe</i>									

*C. J. V. O.* *Entré en*

FIGURA 1.13 - École Impériale et Spéciale des Beaux-Arts. Section d'Architecture. Histórico escolar de Joseph Bouvard - Segunda Classe. (Fonte: Bouvard Joseph Antoine. Observations, École Nationale et Spéciale des Beaux-Arts. INHA/AGORHA)

<sup>93</sup> Ibid., p. 104.

<sup>94</sup> Ibid., p. 83.

Entré en première Classe le 7 Juillet 1868

DATES des JUREMENTS.		EN PREMIERE CLASSE Architecture.	SUCCÈS aux GRANDS - PRIX.
29 Sept. 1868	Hôtel de Ségur	2 <sup>e</sup> Médaille R.	
2 Fev. 1869	Château de Bragères et Evreux	1 <sup>er</sup> Méd. T.E.	
2 Dec. 1869	Hôtel de la Ville dans une N.	1 <sup>er</sup> Méd. R.	
3 Février 1870	Palais pour la Société d'Aménagement de l'Industrie	2 <sup>e</sup> Méd. R.	

FIGURA 1.14 - *École Impériale et Spéciale des Beaux-Arts. Section d'Architecture.* Histórico escolar de Joseph Bouvard - Primeira Classe. (Fonte: **Bouvard Joseph Antoine. Observations**, École Nationale et Spéciale des Beaux-Arts. INHA/AGORHA)

No ano seguinte, 1866, recebe apenas uma menção em Matemática, decorrendo disso que só acumula dois créditos (*valeurs*) nesse ano, contra os 14 acumulados no ano anterior.

Em 1867 novamente tem um ano difícil, pois acumula somente dois pontos em função de duas menções em Arquitetura. Em 1868, seu desempenho melhora e acumula seis pontos provenientes de uma menção em Desenho e duas medalhas em Arquitetura. Portanto, somente em julho desse ano é que Bouvard consegue completar os créditos necessários para sua promoção à Première Classe. Explica Drexler:

A construção [*construction*] era tão importante quanto composição arquitetônica [*architecture*]. Todos os anos desde 1838 até 1868, havia quatro concursos de construção, um para pedras, outro para ferro, outro para madeira e outro para *construction générale*, cada um durando cerca de quatro meses. Para ser promovido à Primeira Classe, um aluno deveria obter créditos [*valeurs*] em cada um desses quatro *concours* (e também em um *concours* em matemática, perspectiva e vários outros concernentes à composição arquitetônica).<sup>95</sup>

Nessa etapa mais avançada de estudos, cessam as aulas chamadas orais e a avaliação se faz exclusivamente por concursos internos (*concours*). Bouvard participa de um em 1868, dois em 1869 e o último, em 3 de fevereiro de 1870, às vésperas de completar trinta anos, em 19 do mesmo mês. Nesse momento, encerra seus anos de estudo na École des Beaux-Arts.

95 Tradução livre da autora. No original: "Of as much importance as architectural composition was construction. Every year from 1823 to 1868 there were four construction concours, one for stone, one for iron, one for wood, and one for construction générale, each lasting about four months. To be promoted to the first class, a student had to get credit in each of these four concours (and also in a concours in mathematics, in one in perspective, and in several in architectural composition)." In: *ibid.*

Morando sozinho em Paris, porque Bouvard não teria participado de concursos enquanto frequentava a École? Uma primeira hipótese é que ele se ocupasse com trabalhos que realizava para Constant-Dufeux.

Segundo Drexler, “às vezes o aluno era também empregado do arquiteto”<sup>96</sup>, e assim, muitas vezes, o âmbito educacional se confundia com o profissional e acontecia de certo estudante “poder ser o único aluno de um arquiteto, e se este era o caso, o ateliê era o lugar onde o arquiteto estaria desenvolvendo seus projetos de edifícios e elaborando desenhos para serem utilizados nas obras”, o que pode levar a supor que esse fosse o caso de Bouvard. Não era, porque o ateliê de Constant-Dufeux recebia muitos alunos, em torno de 300 no atelier livre e chegando a 60 no ateliê oficial, como já visto. Além do que,

um *atelier* com um único estudante era uma exceção. [...] Os grandes *ateliers* não eram escritórios de arquitetura; eram escolas privadas de arquitetura. O arquiteto que dirigia esse tipo de ateliê não produzia seus desenhos profissionais lá; esse tipo de trabalho era desenvolvido por ele e seus empregados em seu escritório, chamado *agence*. O ensino era o único propósito dos grandes *ateliers*.<sup>97</sup>

E embora pudessem participar de quantos concursos quisessem, isso acabava não ocorrendo, pois “a maior parte dos alunos possuía um emprego de meio período”<sup>98</sup>. Isso se confirmou no exame de seu dossiê na Légion d’Honneur, do qual se tratará mais à frente.

<sup>96</sup> Ibid., p. 89.

<sup>97</sup> Tradução livre da autora. No original: “But the single student in an atelier was the exception. [...] These large ateliers were not architectural offices; they were private schools or architecture. The architect who directed such atelier did not do his own designs there for projects that were his commissions; that work he and his employees did in his office, called his *agence*. The purpose of the large ateliers was solely teaching.” In: *ibid.*

<sup>98</sup> Ibid., p. 85.

No entanto, “para um aluno permanecer na École ele precisaria participar de apenas um ou dois concursos por ano”, caso contrário, “seu nome seria retirado das listas de alunos”<sup>99</sup>. Então, considerado o exposto, o histórico escolar de Bouvard deixa transparecer um aluno dentro do padrão e com o desempenho esperado, completando a Seconde Classe em três anos.

Como já comentado, não há tempo para que Bouvard possa candidatar-se ao Grand Prix, mas durante a Première Classe, obtém medalhas em duas ocasiões. Para essas ocasiões desenvolve os seguintes projetos, segundo seu Histórico Escolar [FIGURA 1.14]: Hôtel de Préfecture (2ª Medalha, 1868), Théâtre pour Tragédie et Drame (1ª menção, 1869), Une ville dans une Île (1ª menção, 1869), Palais pour la Société de [ilegível] et l’industrie (2ª medalha, 1870), todos “temas típicos da Primeira Classe”, segundo Drexler<sup>100</sup> e que, importante, não representam absolutamente as preferências pessoais de Bouvard, já que os temas eram escolhidos pelos professores de teoria e impostos aos alunos.

Esses eram os concursos simples (*concours*). Havia também os *grands concours*, nos quais além de créditos (*valeurs*) eram oferecidos prêmios em dinheiro. Destes, nada consta no dossiê de Bouvard, mas não se deve entender que ele não tenha participado de algum deles, pois “alunos da Primeira Classe deveriam participar em ao menos um ou dois *concours* ou *grands concours*”<sup>101</sup> por ano.

Finalmente, não consta, nos documentos consultados, que Bouvard tenha recebido o *diplôme*, apesar deste ter ser instituído a partir de 1867. De acordo com Drexler,

<sup>99</sup> Ibid.

<sup>100</sup> Ibid., p. 86.

<sup>101</sup> Ibid.

A partir das regras instituídas em 27 de novembro de 1867, um diploma seria outorgado a tantos quantos fossem os alunos que houvessem vencido uma competição anual, aberta aos alunos que tivessem créditos acumulados nos últimos dois anos, dentro da Primeira Classe. Cada participante poderia conceber e desenvolver seu próprio projeto, como se ele fosse ser construído [uma grande novidade]. As autoridades pretendiam fazer com que o *diplôme* fosse um símbolo de proficiência arquitetônica e se constituísse numa finalização dos estudos de École com caráter menos exclusivo do que o Grand Prix de Rome. Os alunos, entretanto, ignoraram essa nova oportunidade. Aqueles considerados os melhores estavam focados no Grand Prix e praticamente todo o resto do corpo discente parecia estar satisfeito com o título “*élève de l’Ecole des Beaux-Arts*”. Um *diplôme* parecia não valer tanto trabalho.<sup>102</sup>

Esta parece ser uma justificativa plausível para que Bouvard não possuísse o diploma. Na base de dados do Institut National d’Histoire de l’Art (INHA), consta a informação que Bouvard recebeu um *Certificat de capacité*, em 1871, porém nada há sobre como o teria obtido.

---

<sup>102</sup> Tradução livre da autora. No original: ““According to the school regulations of November 27, 1867, a diploma was to be awarded to each of an unlimited number of winners of a special annual competition, open to students credited with about two years’ worth of concours in the first class. Each competitor was to conceive and develop his project as if it was to be built. The authorities intended that the *diplôme* would be a sign of architectural proficiency and a culmination of studies less exclusive than the Grand Prix de Rome. The students, however, largely ignored the new opportunity. The best were after the Grand Prix, and nearly all the others seem to have been satisfied with the title *élève de l’Ecole des Beaux-Arts*. A *diplôme* was not worth the time and trouble.” In: *ibid.*, p. 105.

## 1.2. BOUVARD, ARQUITETO DO SERVIÇO PÚBLICO FRANCÊS

### 1.2.1. CONSTANT-DUFEUX, PATRONO

Como visto no início deste trabalho, Bouvard começa a sua vida profissional ainda na região de Isère, em Vienne, próxima a sua cidade natal, onde vai conhecer Constant-Dufeux, que o convidará a transferir-se para Paris e ingressar na École des Beaux-Arts. É ele que o apresenta à École, tornando-se seu patrono (*patron*), literalmente.

Viu-se, também, que Bouvard ingressa muito tardiamente na École, aos vinte e quatro anos, quando se sabe que podiam ser admitidos rapazes a partir dos quinze anos, o que significa que, de fato, Dufeux viu em Bouvard qualidades que, bem exploradas, poderiam torná-lo um bom profissional.

Assim, parece plausível pensar que Bouvard aceita inscrever-se e cursar a École des Beaux-Arts não por almejar concorrer ao Grand Prix, mas porque sabia que era a sua chance de, como auxiliar de Constant-Dufeux, progredir profissionalmente.

Ao se organizar cronologicamente as informações colhidas, para que se pudesse distinguir claramente a fase de estudos da fase profissional, delineou-se um quadro inusitado para os padrões profissionais contemporâneos, se se considerar que Bouvard estudava na melhor escola de arquitetura da França, modelo para muitas outras mundo afora: enquanto estudava, Bouvard trabalhava, não como um auxiliar ou estagiário, mas encarregando-se de tarefas que requeriam responsabilidade.

No “États de Services” entregue à Légion d’Honneur por ocasião de sua primeira indicação a condecoração, consta que, entre 1855 e 1863,

estava “atuando no interior, em construções particulares, comunais, departamentais e monumentos históricos”<sup>103</sup>. Provavelmente eram trabalhos nos quais participava na condição de técnico, auxiliando em sua execução, entre esses o templo de Augusto e Lúvia, em Vienne, ao qual já se fez referência na primeira parte do texto [FIGURA 1.7].

Depois de transferir-se para Paris, o primeiro encargo de maior responsabilidade de que se tem notícia é a coordenação das obras de restauração da Igreja de Saint Laurent, finalizadas em 1864. Originalmente um edifício barroco [FIGURA 1.15], sua nova fachada foi concebida em estilo neogótico, segundo René de Cuers<sup>104</sup>. Porém, observando a ilustração apresentada na FIGURA 1.16, nota-se que sem dúvida tratava-se de uma proposta eclética, onde aparecem referências a diversos estilos.

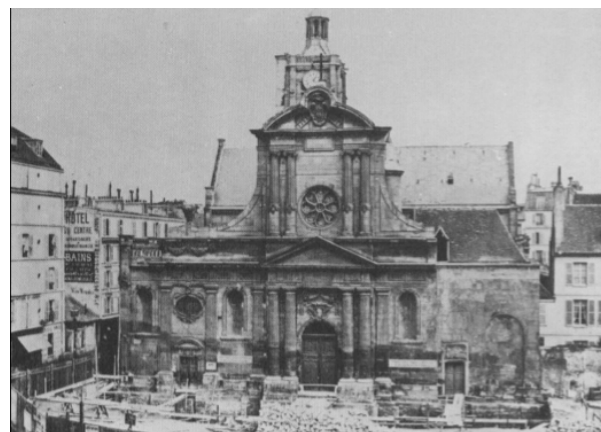


FIGURA 1.15 - Église Saint-Laurent de Paris avant la restauration de 1861. –c.1860. Aspecto da Igreja de Saint Laurent antes da reforma da qual Bouvard participou, quando colaborava no atelier de Constant-Dufeux. Nessa ocasião a fachada barroca, foi substituída pela atual fachada neogótica. A igreja é inscrita como monumento histórico francês, à exceção da fachada. Cartão-postal. (Église Saint-laurent de Paris avant la restauration de 1861, c.1860, Fonte: e-bay)

<sup>103</sup> Tradução livre da autora. No original: “Attaché en province à des constructions particulières, communales, départementales et monuments historiques.” In: *États de service de Joseph-Antoine Bouvard.*, 1889

<sup>104</sup> René de CUERS, J. A. Bouvard



Esta informação, aparentemente, conflita com o que se apurou anteriormente, a respeito de sua formação, posto que nesse momento, Bouvard era aluno da École des Beaux-Arts. Maria Adélia de Souza, ao realizar sua pesquisa em Paris, deparou-se com datas conflitantes, pois ao se consultar

o dossiê da Légion d'Honneur e a grande encyclopedie d'H. Lamirault constatamos que ele tornou-se arquiteto da Cidade de Paris a partir de 30 de agosto de 1864, contrariamente ao que afirmam todas as outras fontes consultadas.<sup>105</sup>



FIGURA 1.16 - Doorway of the Church of St. Laurent. c.1900. Ilustração do artigo sobre Bouvard na Architectural Record, 1901. Na reforma da igreja coube-lhe a idealização do novo portal. Impressão sobre papel, P&B. (Fonte: CUERS, 1900) Foto da autora, 2011.

De fato, no dossiê relativo a Bouvard na Légion d'Honneur, verificou-se que a data de início de suas atividades no serviço público é aquela citada pela autora.

Souza ainda afirma que Bouvard seria “*inspecteur particulier*” de obras de Constant-Dufeux, como a École de Dessin, a École de Droit, o Panthéon, assim como a própria Igreja de Saint Laurent. No entanto, o caráter privado indicado pela expressão deve ser relativizado. Constant-Dufeux pertencia ao reduzido número de arquitetos que haviam chegado ao topo da formação em arquitetura, estruturada como uma pirâmide, como visto anteriormente, pois havia vencido o Grand Prix de Rome em 1829<sup>106</sup> e, portanto, considerado pela Académie um arquiteto promissor. Desse modo, como era costume proceder relativamente a alunos vencedores do Grand Prix, foi enviado à Roma e

após seu retorno à França, era provável que viesse a tornar-se um Architecte du Gouvernement e, posteriormente, a serviço do Estado, seria responsável por um edifício público [...]. Ele cuidaria da manutenção do seu edifício e, se necessário, a sua alteração ou ampliação.<sup>107</sup>

Naturalmente, foi o que ocorreu, sendo tais encargos passados a Dufeux pelo Estado. Bouvard, então, enquanto funcionário público — Conducteur des travaux d'architecture à la Ville de Paris<sup>108</sup> —, era indicado para trabalhar em tais obras, posto que era, também, seu aluno na École.

<sup>106</sup> E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, p. 219.

<sup>107</sup> Tradução livre da autora. No original: “Upon his return to France, he was likely to be made an Architecte du Gouvernement, and thereafter in the employ of the state he would be responsible for a public building [...] He would see to the maintenance of his building and, if necessary, to its alteration or enlargement.” In: Arthur DREXLER, *The architecture of the École des Beaux-Arts*, p. 87-88.

<sup>108</sup> Prontuário entregue à Légion d'Honneur em 1878, quando da indicação de sua primeira comenda. *1e Renseignements. Bouvard Joseph Antoine*,

<sup>105</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 108.

Observe-se também que Bouvard passa a trabalhar no Service d'Architecture de la Ville de Paris desde agosto de 1864, provavelmente logo que chega a Paris, enquanto se prepara para os exames de admissão à École des Beaux-Arts. Cuers refere-se à essa situação em seu artigo, quando afirma que

trabalhou no serviço temporário de arquitetura de Paris, sob comando de Dufeux. Como outros arquitetos que não tinham meios de sustentar-se, engaja-se no serviço público parisiense.<sup>109</sup>

Em 6 de outubro 1866, segundo seu prontuário, passa a Sous-Inspecteur des travaux d'architecture à la Ville de Paris<sup>110</sup>, o que pode explicar sua performance mais discreta dentro da École, já que provavelmente adquiriu maiores responsabilidades no serviço público.

Em 24 de fevereiro de 1870, logo após deixar a École des Beaux-Arts, é nomeado Inspecteur des travaux d'architecture à la Ville de Paris. Nesse mesmo ano, entre fevereiro e dezembro, é nomeado o “encarregado interino dos serviços de manutenção e de defesa de Paris no 20e arrondissement”<sup>111</sup>, que vem a ser a mairie de Belleville indicada por Souza<sup>112</sup>. Este momento coincide com a Guerra Franco-Prussiana, na qual, como já mencionado, Bouvard acaba sendo atingido na batalha de Buzenval<sup>113</sup>. É desse ferimento que se torna ligeiramente claudicante, um traço característico que a crônica argentina observou e registrou, anos mais tarde [FIGURA 1.17].

<sup>109</sup> René de CUERS, J. A. Bouvard

<sup>110</sup> *1e Renseignements. Bouvard Joseph Antoine,*

<sup>111</sup> Tradução livre da autora. No original: “chargé par intérim du service de l'entretiens et des travaux de la défense de Paris dans la 20e arrondissement. “ Cf. Ibid.

<sup>112</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 109.

<sup>113</sup> Ibid.

Ao retornar para Paris, será alocado desde 1º de fevereiro de 1871 nas obras do Palácio do Luxemburgo, sob supervisão do antigo mestre, Constant-Dufeux. Em 26 de maio daquele ano é nomeado como Architecte Inspecteur<sup>114</sup>. Anos mais tarde, tal indicação será incorporada ao seu currículo, como um título de distinção.



FIGURA 1.17 - Caricaturas contemporâneas. M. BOUVARD, por CAO, Trnaformar quiere nuestra ciudad/ y el intendente dice al respecto:/ — Un automóvil y un arquitecto/ son la suprema felicidad. Revista Caras y caretas, 1909. (Fonte: ORTUZAR; BERJMAN, 1996)

Aparentemente é a última vez que ambos, Constant-Dufeux e Bouvard trabalham juntos, posto que foi durante esse trabalho que Alphand o conheceu, no episódio relatado anteriormente. É também em 1871, presumivelmente após ser convidado a trabalhar com Alphand, que Bouvard é efetivado no serviço público<sup>115</sup>.

<sup>114</sup> Tradução livre da autora. No original: “Architecte Inspecteur - Chargé des travaux d'installation de la Préfecture de la Seine au Luxembourg.” In: *1e Renseignements. Bouvard Joseph Antoine,*

<sup>115</sup> Anne Marie CHATELET, *Joseph Antoine Bouvard*, [s.d.]

## 1.2.2. O ENCONTRO COM ALPHAND, AGILIDADE

A partir desse momento, Bouvard passa a trabalhar como assistente de Alphand e este será seu segundo *patron*, posto que vai lhe abrir portas para crescer dentro da máquina estatal e do ambiente profissional. Assim é que nesse mesmo ano é admitido como membro da Société Centrale des Architectes<sup>116</sup>. Mas é bom frisar que Bouvard tem a competência para responder à altura às demandas da carreira. Do exame desses primeiros anos de trabalho em Paris, mesclada à formação dentro da École des Beaux-Arts, define-se seu perfil profissional, que confirma uma das premissas iniciais da pesquisa: Bouvard não é, absolutamente, um profissional voltado para questões teóricas. Ao contrário, é a prática que lhe confere o *status* de *expert*<sup>117</sup>, que será chamado para, posteriormente, atuar no exterior. O próprio arquiteto reconhecia essa característica, conforme expressou em discurso de 1887:

Frequentemente quando eu era estudante e mesmo depois, eu me perguntava porque os educadores pela palavra e pela escrita, isto é, os conferencistas e os autores, não eram considerados como verdadeiros práticos. Eu acreditava ingenuamente que aqueles que executam ou que produzem pessoalmente eram os melhores mestres para se aprender a executar e a produzir; cheguei mesmo a pensar que esses seriam os únicos capazes de o fazer.

Vejo hoje que estava enganado e que é preciso, para ensinar ou para discursar, aptidões particulares que, de minha conta, eu creio não possuir.

<sup>116</sup> *États de service de Joseph-Antoine Bouvard.*

<sup>117</sup> O termo “expert” vem do francês antigo, que por sua vez deriva do latim “expertus”, participio passado de “experiri”, tentar. surgiu primeiro como adjetivo, relacionado com o termo “experiência”. Seu uso como substantivo se dá no início do século XIX, “em uma sociedade industrial que enfatizava cada vez mais a especialização e a qualificação”. In: Raymond WILLIAMS, *Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade*, p. 175.

Quando fui honrosamente convidado à preparar um estudo sobre a próxima exposição, achei a coisa muito simples, natural mesmo, e, ainda imbuído de minhas velhas ideias, considerei que frente a um assunto tão vasto e, em razão de minha colaboração direta nessa obra, não seria difícil de vos entreter durante uma hora. Erro absoluto: me vi completamente atrapalhado para reunir minhas ideias e transmiti-las a vocês de uma maneira, se não sedutora, ao menos simplesmente interessante.

Sem falsa modéstia, sinto que não estou no meu terreno; em uma palavra, me falta aquilo que encontramos entre aqueles que eu acusava de não pertencerem ao métier, aquilo que encanta a audiência.<sup>118</sup>

Uma outra qualidade que tal expertise lhe confere são meios para negociação e persuasão, algo muito útil na política exterior francesa, como no caso de sua ida a Buenos Aires. Este é um ponto que será retomado mais à frente, no desenvolvimento da Tese.

Retomando o que foi colocado no início deste tópico, não há como distinguir um período de estudos de um período inicial da carreira de Bouvard. É um profissional cuja formação se dá simultaneamente nesses

<sup>118</sup> Tradução livre da autora. No original: “Bien souvent quand j’étais étudiant, et même quelquefois depuis, je me suis demandé pourquoi les éducateurs par la parole et par l’écriture, c’est-à-dire les conférenciers et les auteurs, n’étaient pas pris exclusivement parmi les véritables praticiens. Je croyais naïvement que ceux qui exécutent ou qui produisent personnellement étaient les meilleurs maîtres pour apprendre à exécuter et à produire; j’allais même jusqu’à penser qu’ils étaient les seuls capables de le faire. ¶ Je vois bien aujourd’hui que je me trompais et qu’il faut pour enseigner ou pour discurser des aptitudes particulières que, pour mon compte, je crains bien de ne pas avoir. ¶ Quand on m’a fait l’honneur de me demander une étude sur la prochaine exposition, j’ai trouvé la chose toute simple, toute naturelle même, et, encore imbu de mes anciennes idées, j’ai me suis dit qu’en présence d’un sujet aussi vaste, qu’en raison de ma collaboration directe à cette œuvre, il ne me serait pas difficile de vous en entretenir pendant une heure. Erreur absolue: je suis tout à fait embarrassé pour rassembler mes idées et vous les transmettre d’une façon sinon séduisante, au moins simplement intéressante. ¶ Je sens parfaitement et sans fausse modestie que je ne suis plus sur mon terrain; qu’en un mot, il me manque ce qu’on trouve chez les gens que j’accusais autrefois de ne pas être du métier, ce qui charme l’auditeur.” In: Joseph-Antoine BOUVARD, *L’Exposition universelle internationale de 1889*, 1887, p. 507-508

dois âmbitos: escolar e profissional. Em 28 de março de 1873, Bouvard trabalhava como auxiliar de Alphand nos preparativos do pavilhão francês para a Exposição de Viena. Desde do sucesso da Exposição de 1867, a administração parisiense decidiu participar das exposições de forma independente em relação ao Estado francês.

O sucesso dessa empreitada deve-se muito à sua atuação, segundo alguns, porque “Bouvard é um excelente organizador, muito rápido”<sup>119</sup>. Note-se uma coincidência: 1867 é o ano em que Bouvard tem um desempenho relativamente baixo na École des Beaux-Arts, como comentado anteriormente, o que demonstra o seu envolvimento com o trabalho junto a Alphand e no serviço público como um todo e demonstra que grande parte de seu aprendizado e especialização profissional deu-se em termos práticos.

Em maio de 1873, é indicado como inspetor das obras de restauração do Théâtre Lyrique, posteriormente renomeado como Sarah Bernhardt [FIGURA 1.18], que havia sucumbido a um incêndio durante a Comuna de Paris, sendo reconstruído sob os auspícios da administração parisiense<sup>120</sup>. Nos anos seguintes participou dos preparativos para a representação francesa nas exposições de Londres, em 1874, de Bruxelas, em 1876 e Amsterdã, em 1881<sup>121</sup>, acumulando considerável experiência

nesse tipo de encargo, o que alguns hoje chamariam de ‘arquitetura efêmera’<sup>122</sup>.



FIGURA 1.18 - Paris. Théâtre Sarah Bernhardt. La Tour Saint-Jacques. Cartão-postal, c.1910. (Paris. Théâtre Sarah Bernhardt. La Tour Silva Telles.-Jacques, c.1910, Fonte: e-bay)

Em 1878, para a Exposição de Paris, Alphand encarregou-o da concepção do Pavilhão da Cidade de Paris [FIGURA 1.19], um edifício que ele concebeu em alvenaria e aço para abrigar a mostra da maquinaria utilizada para a montagem da própria exposição e que permaneceu montado até 1900, quando o próprio Bouvard ordenou o seu desmonte, para a implantação da Exposição Universal daquele ano.

<sup>119</sup> *Le rôle de Joseph Bouvard à la Ville de Paris: les expositions universelles*, in: BIBLIOTHÈQUE DE L'HÔTEL DE VILLE e MUSÉE-GALERIE DE LA SEITA, 1988, p. 62; *O Estado de S. Paulo*, 7.nov.1920, p. 3.

<sup>120</sup> No site do Teatro e na Base de dados do Ministério da Cultura da França, a autoria é atribuída à Gabriel Davioud. Talvez tal atribuição refira-se ao projeto original. A partir de dezembro de 1898 Sarah Bernhardt passa a dirigi-lo e o teatro é renomeado. *Kentika - Thesaurus: Histoire de l'urbanismo*.

<sup>121</sup> Segundo seu necrológio publicado no jornal. *O Estado de S. Paulo*, 7.nov.1920, p. 3.. Ver também *Le rôle de Joseph Bouvard à la Ville de Paris: les expositions universelles*, p. 62.

<sup>122</sup> Diane BRAND, Sets and Extras: Ephemeral Architecture and Urban Ceremony in Rio de Janeiro (1808-1821), *Journal of Latin American Cultural Studies* 15, n. 3, 2006

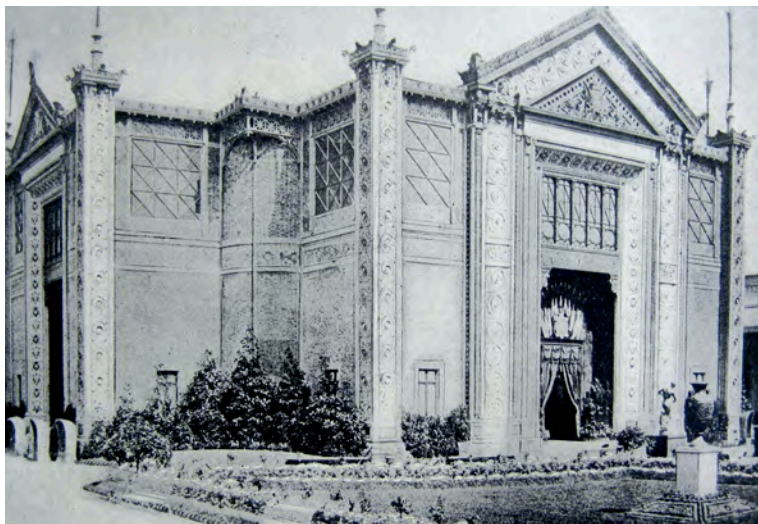


FIGURA 1.19 - *Pavilion for city of Paris. Built for the Exposition of 1878* Fachada do acesso principal. Impressão sobre papel, P&B. (Fonte: CUERS, 1900) Foto da autora, 2011.

Souza<sup>123</sup> informa que o edifício era executado em estrutura metálica e revestido em terracota, suscitando muitos comentários positivos sobre a utilização desse material e do impulso que proporcionara à indústria cerâmica francesa. Quando desmontado, foi transferido para o Champs Elysées, próximo ao Cours la Reine<sup>124</sup>. Por sua atuação nesse trabalho, Bouvard foi condecorado, por indicação de Alphand, tornando-se Chevalier de la Légion d'Honneur [FIGURA 1.20].

### 1.2.3. EDIFÍCIOS ESCOLARES, UMA IMPORTANTE EXPERIÊNCIA

No ano seguinte, em 20 de outubro de 1879, é nomeado Architecte du service permanent de la Ville de Paris e, por seu desempenho, é encarregado da instalação da Prefeitura do Sena no Pavilhão da Flora, nas Tulherias, realizada rapidamente, em três meses. Passa a coordenar, também, a organização das festas cívicas<sup>125</sup>.

Em 1882 uma nova tarefa lhe é confiada: a construção rápida, em seguida à edição da legislação “Jules Ferry” concernente à escolaridade gratuita, laica e obrigatória, de um conjunto de escolas provisórias em Paris: cinquenta e dois edifícios em madeira brotaram da terra em seis meses; paralelamente, empreende a construção, com seu adjunto [Ulisses] Gravigny, de diversos escolas e hospitais, da caserna do boulevard Morland (1883), da Bolsa do Trabalho (1888).<sup>126</sup>

Essa nomeação deu-se provavelmente porque dois anos antes, em 1880, Bouvard já havia sido indicado para compor o Comité des bâtiments scolaires du Ministère de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts et Architecture du Gouvernement<sup>127</sup>.

<sup>123</sup> *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 109.

<sup>124</sup> René de CUERS, J. A. Bouvard; Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 109.

<sup>125</sup> *O Estado de S. Paulo*, 7.nov.1920, p. 3; *États de service de Joseph-Antoine Bouvard.*,

<sup>126</sup> Tradução livre da autora. No original: “En 1882, une nouvelle tâche lui est confiée: la construction rapide, à la suite de la parution des lois Jules Ferry sur la scolarité gratuite, laïque et obligatoire, d'un réseau d'écoles provisoires à Paris: cinquante-deux édifices en bois sortent de terre en six mois; il entreprend parallèlement la construction, avec son adjoint Gravigny, de nombreux groupes scolaires et hospitaliers, de la caserne du boulevard Morland (1883), de la Bourse du travail [sic] (1888). In: *Le rôle de Joseph Bouvard à la Ville de Paris: les expositions universelles*, p. 62

<sup>127</sup> *États de service de Joseph-Antoine Bouvard.*,

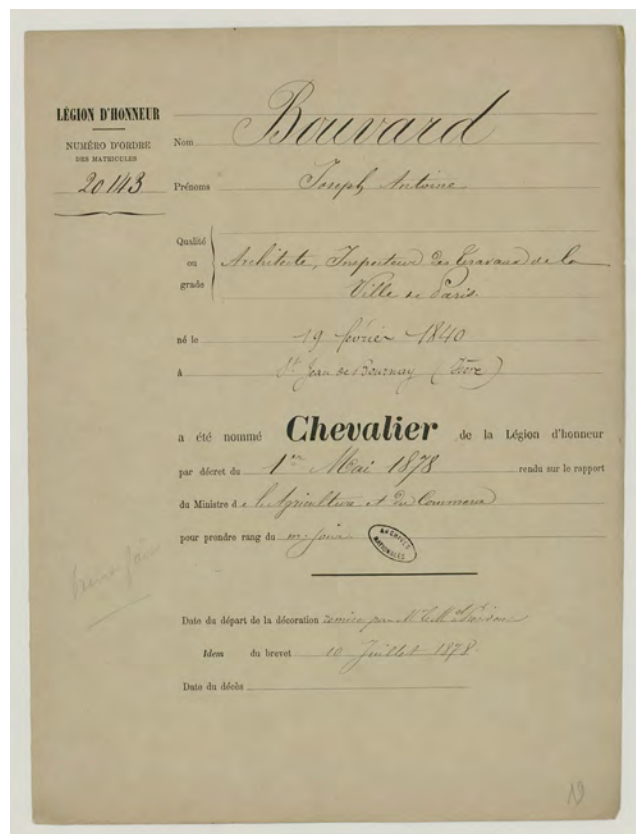


FIGURA 1.20 - Légion d'Honneur. Certificado de Chevalier delegado à Joseph Bouvard, 1878. (Fonte: Archives Nationales de France. Paris LÉGION D'HONNEUR, 1878)

Nos projetos, segundo Cuers<sup>128</sup>, foram consideradas, além das óbvias questões de economia, quesitos relativos à higiene e pedagogia. Foi o responsável pela implantação, por exemplo, do Grupo Escolar da rue Bagnole<sup>129</sup>; da Escola Primária para meninos da rue Béranger<sup>130</sup>, assim

como da escola da rue Saint-Lambert [FIGURAS 1.21.e 1.22], construída entre 1891 e 1892<sup>131</sup>, permanecendo, portanto, muito tempo dentro do Comitê.

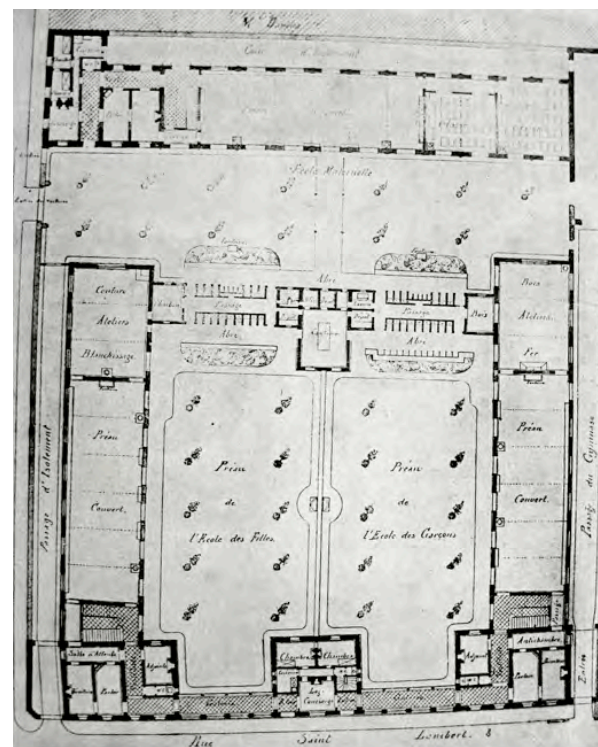


FIGURA 1.21 - Plan of schools on the Rue Saint-Lambert. c.1900. Ilustração do artigo sobre Bouvard na Architectural Record, 1901, mostrando um dos diversos projetos de Escolas primárias de que foi incumbido, para suprir a demanda ocasionada pela lei do ensino obrigatório, de 1862. Impressão sobre papel, P&B. (Fonte: CUERS, 1900). Foto da autora, 2011.

O objetivo deste era “estudar meios de fazer escolas mais econômicas”<sup>132</sup>, e para tanto Bouvard propôs alguns pontos a observar quando da elaboração dos projetos e da execução das obras:

<sup>128</sup> René de CUERS, J. A. Bouvard

<sup>129</sup> Essa escola situava-se na esquina das ruas Bagnole e Réunion, no 20º arrondissement. Hoje já não existe mais. Cf. Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo: ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 10., nota 8

<sup>130</sup> École primaire. Paris. 3, rue Beranger. JAB/Antoine Soudée. Ville de Paris (commanditaire). 1882: Approprié en école de garçons par Bouvard, puis en 1889 en école de filles par Soudée. Hôtel de Vendôme (ancien) 18e siecle. 4º1219, Base

Chastel - Ministère de la culture Collection BHVP, MINISTÈRE DE LA CULTURE DE FRANCE Base Chastel. Acesso em: 28.jan.2010

<sup>131</sup> Groupe scolaire. Paris. 12 rue Saint-Lambert. Joseph Bouvard. Consta no livro de CHEMETOV, Paul, MARREY, Bernard. *Architecture à Paris, 1848-1914*. Paris: Dunod, 1980, p.85, cat nº107 (photographie), 1892. Base Chastel Groupe scolaire, 12, rue de Saint-Lambert, Paris. In: *ibid*.

Escolha do sítio;  
 Elaboração de programa visando a redução dos serviços ao estritamente necessário;  
 Simplicidade de distribuição [da planta] e de formas; Sobriedade na decoração;  
 Opções de construção fundamentadas;  
 Escolha e emprego judicioso de materiais;  
 Supressão de todas as coisas inúteis; [...]  
 O comitê mantém, de resto, que as escolas da cidade de Paris, concebidas e mantidas sob o acima exposto, devem ser executadas a preços bem razoáveis e mesmo relativamente baixos, especialmente se a administração quer optar por obras por empreitada, que não deixe espaço para desperdício.<sup>133</sup>



FIGURA 1.22 - José Manuel Pinto. Vista Saint Lambert. 2007. Aspecto atual da École Maternelle da Rue Saint Lambert. (Fonte: ©PINTO, 2007)

Bouvard poderia somente participar do gerenciamento ou da administração da implantação e execução de obras, prestigiando, ao final, aqueles que estavam diretamente envolvidos na sua realização, comparecendo à inaugurações, como a do Grupo Escolar da rue Trousseau, registrada em matéria da *La Construction Moderne* de 1898:

Acabou de ser inaugurado o grupo escolar da rue Trousseau. Os novos edifícios erguem-se à entrada da rua Sainte-Marguerite e reunirão em seus vastos pátios e suas vinte e duas bem arejadas classes, nas quais a luz penetra de todos os lados, a escola maternal, a escola de meninas e a escola de meninos. Véber, conselheiro municipal, que presidiu, e M. Bouvard, diretor dos serviços de arquitetura da cidade de Paris, tomaram sucessivamente a palavra. Bouvard felicitou particularmente o arquiteto, M. Soudée, por sua obra, e a cerimônia foi concluída com a visita aos edifícios.<sup>134</sup>

Sua participação no Comitê de Construções Escolares o levará a ser designado a acompanhar, no futuro, as delegações visitantes, constituídas de membros dos corpos administrativos municipais de Washington, em 1901 e, alguns anos depois, em 1906, das delegações de Londres e Buenos Aires que visitam Paris. A primeira delegação vai a Paris buscando subsídios para o novo plano da capital norte-americana. A visita inglesa foi realizada em retribuição à visita que os franceses fizeram a Londres em 1904. Tal reciprocidade estava dentro do escopo de ações da *Entente Cordiale*<sup>135</sup>, como se verá mais à frente. Na última ocasião, o Síndico do Conselho de Paris,

132 CM-1889-08(3)-Construction d'écoles, *La Construction Moderne* 4, n. 45, 1889, p. 540.

133 Tradução livre da autora. No original: "Choix de l'emplacement; Elaboration du programme en vue de la réduction des services au strict nécessaire; Simplicité de distribution et de forme; Sobriété de décoration; Mode raisonné de construction; Choix et emploi judicieux de matériaux; Suppression de toutes choses inutiles; [...] La commission maintient du reste que les écoles de la ville de Paris, conçues et dirigées sur les données qui précèdent, doivent être éralisées à des prix très raisonnables et même relativement faible, surtout si l'administration veut entrer dans la voie des forfaits par natures d'ouvrages, qui ne laisse pas de porte ouverte à l'entraînement." Ibid.

134 Groupe scolaire de la rue Trousseau, *La Construction Moderne* 4, 2a. série, n. 13, 1898, p. 156.

135 A "Entente cordiale", literalmente "entendimento cordial", era, segundo Hobsbawn, "essencialmente uma negociação imperialista através da qual os franceses desistiram de reivindicar o Egito, e, em troca, a Grã-Bretanha apoiaria suas reivindicações relativas ao Marrocos" na mira das ações expansionistas alemãs. In: Eric J. HOBBSBAWN, *A era dos impérios: 1875-1914*, 2011, p. 487. Pode-se considerar a "Entente" como um embrião da formação do bloco anglo-franco-russo, que aumentou as tensões políticas na Europa pré-1914.

Bellan, solicita-lhe especial atenção aos visitantes argentinos, assunto que será aprofundado no Capítulo 2.

Nesse mesmo período, Bouvard coordenou a finalização das obras de restauro do Musée Carnavalet, sendo de sua autoria os portões que ainda lá estão<sup>136</sup>, como se observa nas FIGURAS 1.23 e 1.24.



FIGURA 1.23 - Entrance gate, Carnavalet Museum, (Fonte: CUERS, 1900); FIGURA 1.24 - Portão do Museu Carnavalet, aspecto atual. Foto da autora, 2010.



Do mesmo modo, pode-se ainda hoje observar a racionalidade construtiva da antiga Caserna da Guarda Republicana da rue Schomberg, que funcionou até 1901 [FIGURA 1.25], passando então a abrigar uma escola de guardas até ser bombardeada durante a Segunda Grande Guerra. Posteriormente foi restaurada e adaptada para uso habitacional.

Assim, quando restaurada em 2001<sup>137</sup>, três dos quatro edifícios originais foram transformados em unidades de habitação, dois deles

acrescidos de um novo pavimento, conforme mostram as FIGURAS 1.26 e 1.27.



FIGURA 1.25 - *Garde Républicaine. Caserne Schomberg*. [s.d.]. Foi construída em 1861, abrigava três companhias de 130 homens. a partir de 1901, passou a ser escola da Guarda Republicana até ser danificada pelos bombardeios em 1944. Seu sistema construtivo constitui-se de armadura em metálica preenchida por alvenaria de tijolos. Cartão-postal datado, no verso, de 14 de janeiro de 1914. (*Garde Républicaine. Caserne Schomberg*, [s.d.], Fonte: e-bay)



FIGURA 1.26 - *Joseph Antoine (Proj. Orig.) Bouvard, Yves Lion et al. Remodeled barracks, courtyard facade. 2002*. Antiga Caserna Schomberg, originalmente projetada por Bouvard e restaurada em 2001. Corte longitudinal. (Fonte: acervo Housing Prototypes, 2002)

Lion won a 1998 competition to redevelop the site and provide 128 new dwellings for the Republican Guard including some sports and office facilities. The brief was later revised to add 67 more dwellings that were to be put in three of the remodeled barracks. Several other buildings on the site were removed including one of the 4 remaining barracks that was damaged beyond repair.”

<sup>136</sup> René de CUERS, J. A. Bouvard

<sup>137</sup> Ver artigo sobre a requalificação da Caserna Shomberg em Roger SHERWOOD, *Housing Prototypes: Ilôt Schömberg*. [housingprototypes.org](http://housingprototypes.org). : “Yves





FIGURA 1.27 - Aspecto atual da Caserna Schomberg. 2010. Note-se que na remodelação empreendida recentemente, apenas os dois edifícios laterais sofreram o acréscimo de um novo pavimento. o Edifício intermediário, ao fundo, permanece com o gabarito do projeto original. (Imagem fonte: GOOGLEVIEW, 2010)



FIGURA 1.29 - Nicolas Jasson. Paris - boulevard Morland - ancienne caserne Schomberg, 2009. Aspecto atual da antiga Caserna Schomberg. Detalhe, onde se pode observar o sistema construtivo. (Fonte: ©JASSON, 2009)

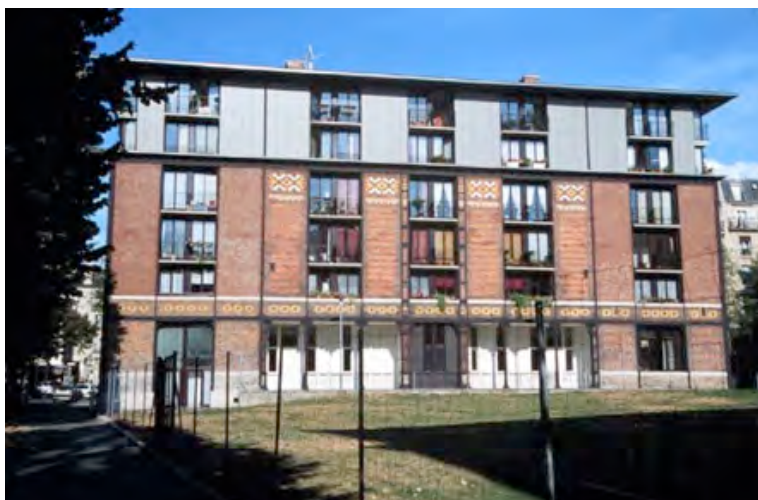


FIGURA 1.28 - Joseph Antoine (Proj. Orig.) Bouvard, Yves Lion et al. Remodeled barracks, courtyard facade. 2002. Antiga Caserna Schomberg, originalmente projetada por Bouvard e restaurada em 2001: (Fonte: acervo Housing Prototypes, 2002)



FIGURA 1.30 - Archiguide. Aménagement Esplanade de France. Urban development, avec AABD. 2008. Aspecto da Gare Châteaureux em 2008, após obras de reurbanização da esplanada à sua frente. Estrutura metálica e alvenaria de tijolos. Fotografia digital, cor. (Fonte: ARCHIGUIDE, 2008)

Os alojamentos originais, projetados pelo arquiteto da cidade Joseph Bouvard, no final do século XIX, constituem-se de estruturas de três andares, de ferro fundido que têm como vedos painéis e panos de tijolos vermelhos, caixilharia e beirais em madeira. O piso térreo dos edifícios é levemente alteado em relação à cota natural do terreno, resultando numa base articulada

que abriga em um trecho [central] uma *loggia* recuada, que recebe acabamento em madeira pintada.<sup>138</sup> [FIGURA 1.28]

A exemplo da escola da rue Saint Lambert, na Caserna Schomberg Bouvard tira partido plástico das estruturas metálicas aparentes [FIGURA 1.29], assim como anos depois o fará na estação Châteaureux, em St.-Etienne [FIGURA 1.30]. Sendo fiel ao que ditava para as obras escolares, e públicas em geral, nesses projetos não há lugar para ornamentação excessiva e a racionalidade apresenta-se com mais intensidade.

Pode-se afirmar que é um arquiteto eclético, principalmente quanto à flexibilidade das respostas frente aos desafios que lhe são impostos. Suas obras com estruturas metálicas aparentes aproximam-no de Labrouste e sua paradigmática Biblioteca de St. Genéviève. Nesse caminho, ganha em agilidade projetual e avança tecnicamente, enquanto se liberta das querelas entre engenheiros e arquitetos, que dominam boa parte do século. Pode ser essa a razão pela qual vai se aproximar e lecionar na École Spéciale d'Architecture, cujo diretor, Émile Trélat, como já visto, defendia novas bases para o ensino de arquitetura. Nesse sentido, Bouvard é o profissional completo, que Viollet-le-Duc almejava quando criticava a formação de arquitetos dentro da École des Beaux-Arts, nos idos de 1863.

Outro encargo que a experiência com os vários projetos de grupos escolares e escolas maternas de Paris lhe proporciona é a possibilidade de conceber, por volta de 1886, uma escola em Voiron, Isère, nas proximidades

de sua cidade natal [FIGURA 1.31], na qual, novamente, utilizará o colorido geométrico presente nos acabamentos das escolas parisienses.



FIGURA 1.31 - Joseph Bouvard. *École professionnelle de Voiron, Isère. 1886.* Primeira escola Nacional Profissional aberta na França. (Fonte: ©TRENTE-HUITTESSAN, 2010)

Esse edifício lembra bastante a solução da Caserna da rue Schomberg, apesar da diferença da natureza dos programas, pois previa escola maternal, escola primária e escola profissionalizante<sup>139</sup>. Embora se assemelhem quanto à solução formal, não foi possível estabelecer com certeza se Bouvard fez uso, em Voiron, de estrutura metálica.

Seu cotidiano no serviço público inclui a visita e administração de obras, trabalho projetual propriamente dito e, além disso, trabalhos burocráticos, realizados em gabinete. Decorre daí uma imensa experiência não só a partir da atividade projetual, mas da prática arquitetônica cotidiana,

<sup>138</sup> Tradução livre da autora. No original: "The original barracks, designed by the city architect, Joseph Bouvard in the late 19th century are three story cast iron structures with infill panels and spandrels of red brick, wood windows and overhanging eaves. The ground floor of these buildings is raised a few feet from grade resulting in an articulated base that is partially a recessed loggia finished in painted wood." Ibid.

<sup>139</sup> Conforme se apurou na Base Chastel da Médiathèque de l'Architecture e du Patrimoine. MINISTÈRE DE LA CULTURE DE FRANCE *Base Chastel*. Ver também *Ecole nationale professionnelle de Voiron, Revue générale d'architecture XLIII, 1886, p. 256-258.*

que inclui a interação com outros profissionais, de formações as mais distintas: pintores, serralheiros, mestres de obra, escultores, artistas, engenheiros, economistas e advogados.

#### 1.2.4. DIVERSIDADE DE ESCALAS

Uma característica importante do trabalho de Bouvard é que ele não se prende a determinada escala e tão pouco vai abandonando determinado tipo de encargo à medida que sua carreira se desenvolve. Era de se esperar certa especialização ou, ainda, que passasse a trabalhar somente com a escala urbana. Mas ao observar o elenco de obras sob sua responsabilidade, conclui-se que isso não ocorre.

Ao contrário, enquanto envolvido com os preparativos das diversas exposições internacionais e universais, também desenvolve projetos de pequena escala, como o pedestal concebido para a estátua de Alexandre Dumas pai, de Gustave Doré, inaugurada em 4 de novembro de 1883 [FIGURA 1.32], ou o desenho do portão do Musée Carnavalet, já indicado nas FIGURAS 1.23 e 24.



FIGURA 1.32 - Estátua de Alexandre Dumas (Fonte: paris1900.lartnouveau.com, 2010)

Souza encontrou duas únicas referências a imóveis particulares atribuídos a Bouvard, para os anos de 1882 e 1886. São pequenos edifícios para aluguel, respectivamente no 15<sup>o</sup> e 11<sup>o</sup> arrondissements, que não se sabe se foram ou não construídos, posto que a autora obteve as informações a partir de autorizações para construção<sup>140</sup>. Não ficou claro se eram de propriedade de Bouvard. De qualquer modo, constituem exceção entre a vasta produção do arquiteto, voltada majoritariamente aos encargos públicos.

Quanto a projetos de maior porte, como consultor da Compagnie du PLM (Companhia ferroviária Paris-Lyon-Méditerranée), cargo que ocupará até falecer em 1920, desenvolve duas estações: em Sainte-Etienne, a Gare Châteaureux, inaugurada em 20 de outubro de 1884<sup>141</sup> [FIGURA 1.30] e, em Marseille, a Gare Saint-Charles, inaugurada em 1896<sup>142</sup> [FIGURA 1.33], ambas em pleno uso nos dias de hoje, remodeladas em função da modernização do sistema ferroviário.

A primeira aproxima-se das soluções mais racionais, desenvolvidas para as escolas de Paris e para os edifícios da Garde Republicaine, utilizando estrutura metálica aparente e alvenaria de tijolos com aplicação de peças cerâmicas, solução que já havia sido utilizada no Pavilhão de Paris da Exposição de 1878 e que voltará a ser empregada na Exposição de 1889, como se verá adiante.

A segunda estação, em Marseille, é um projeto no qual Bouvard, apesar de utilizar a estrutura metálica, concebe um edifício onde a linguagem eclética aproxima-se, ainda que discretamente, do neo-barroco da Ópera de

Garnier. Seu projeto é, na realidade, uma ampliação da estação original de 1848. Mais tarde, a colina onde está implantada será acessada por um conjunto monumental de escadas, projetado em 1911 e inaugurado em 1926, que é ladeado por pilões e estatuária que remete às possessões coloniais francesas na África. [FIGURA 1.34]



FIGURA 1.33 - Marseille. Gare St. Charles. c.1910. Construção em estrutura metálica, por Moisant-Laurent-Savey (1891-1893). Cartão-postal, P&B. (Marseille. Gare St. Charles, Fonte: Structurae, 2010)



FIGURA 1.34 - Marseille - Escalier monumental de la Gare Saint-Charles. Cartão-postal, c.1930. (Marseille. Escalier monumental de la Gare St-Charles, Fonte: www.bing.com, 2012)

<sup>140</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 110., nota 8

<sup>141</sup> *Personnes/ Joseph-Antoine Bouvard (1840-1920). Structurae: galerie et base de données internationale d'ouvrages d'art.*

<sup>142</sup> *Ibid.*

Em 1889 Bouvard projeta a Bourse du Travail, na rue du Chateau d'eau, que alcança muito sucesso, merecendo artigos da revista norte-americana *Scientific American*<sup>143</sup>, por conta da concepção dos espaçosos salões, que podem abrigar 1500 ou mais pessoas<sup>144</sup>, e cuja amplitude deve-se ao uso de estrutura metálica [FIGURA 1.35].

O salão central é iluminado por grande clarabóia envidraçada. Sua fachada é sóbria, remetendo ao mundo do trabalho, incorporando referências republicanas, conforme pode-se observar na FIGURA 1.36.

Além disso, Bouvard resolve sua planta com o máximo aproveitamento do lote, extremamente irregular, como mostra a [FIGURA 1.37]. Mereceu por isso, comentário elogioso da revista *La Construction Moderne*: “É a M. Bouvard, o arquiteto do pavilhão central da Exposição Universal, que devemos essa solução prática e econômica onde a despesa não ultrapassa àquela dos grandes edifícios para aluguel...”<sup>145</sup>

Nos interiores, motivos ornamentais ligados ao comércio, à indústria, a diversas profissões e à nação francesa, entremeiam as estruturas aparentes [FIGURA 1.38].



FIGURA 1.35 - The new Labor Exchange, Paris. (Interior of the new labour exchange, Paris, 1891, Fonte: Scientific American Supplement, 1891)

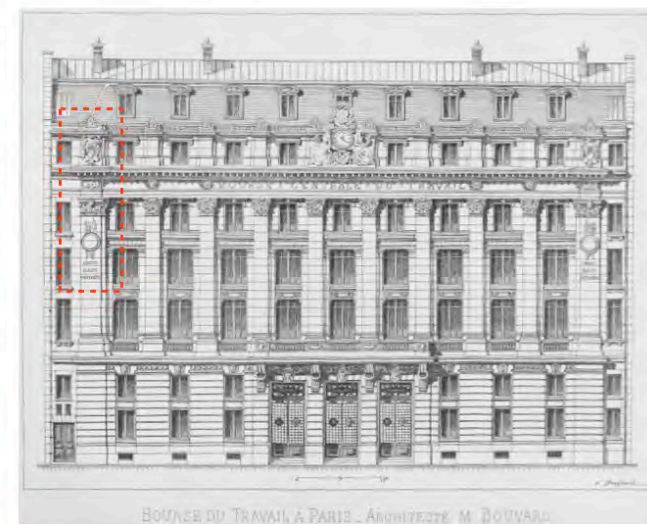


FIGURA 1.36 - La Bourse du Travail. Fachada e detalhe da ornamentação. (Fonte: La Construction Moderne, CM-1890-08-LA BOURSE DU TRAVAIL, 1890)

<sup>143</sup> THE NEW LABOR EXCHANGE, PARIS, *Scientific American Supplement* XXXII, n. 821, 1891

<sup>144</sup> CM-1890-08-LA BOURSE DU TRAVAIL, *La Construction Moderne* 5, n. 43, 1890, p. 536.

<sup>145</sup> Ibid.

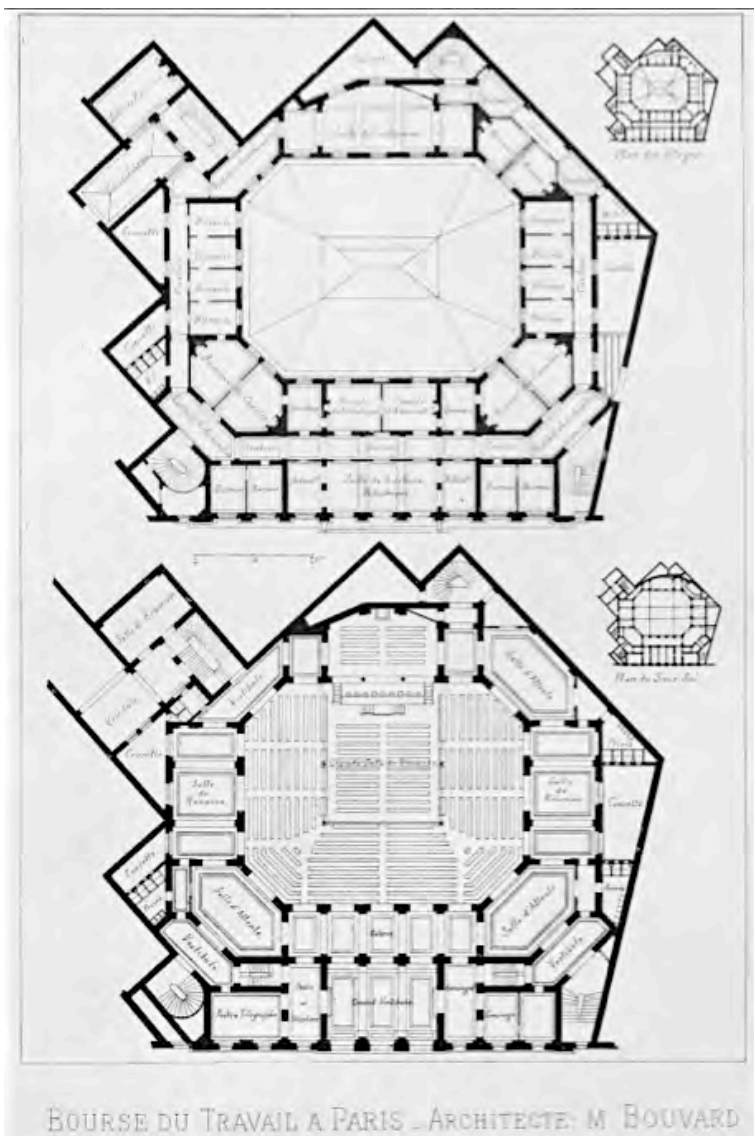


FIGURA 1.37 - La Bourse du Travail. Plantas. (Fonte: La Construction Moderne, CM-1890-08-LA BOURSE DU TRAVAIL, 1890)



FIGURA 1.38 - Aspecto do interior do salão principal da Bolsa do Trabalho, Paris. No detalhe, ornamentação com motivos que remetem ao mundo do trabalho, com a denominação das profissões no rodafeto e, abaixo, a insígnia correspondente. (Fonte: ©JENK, 2009)

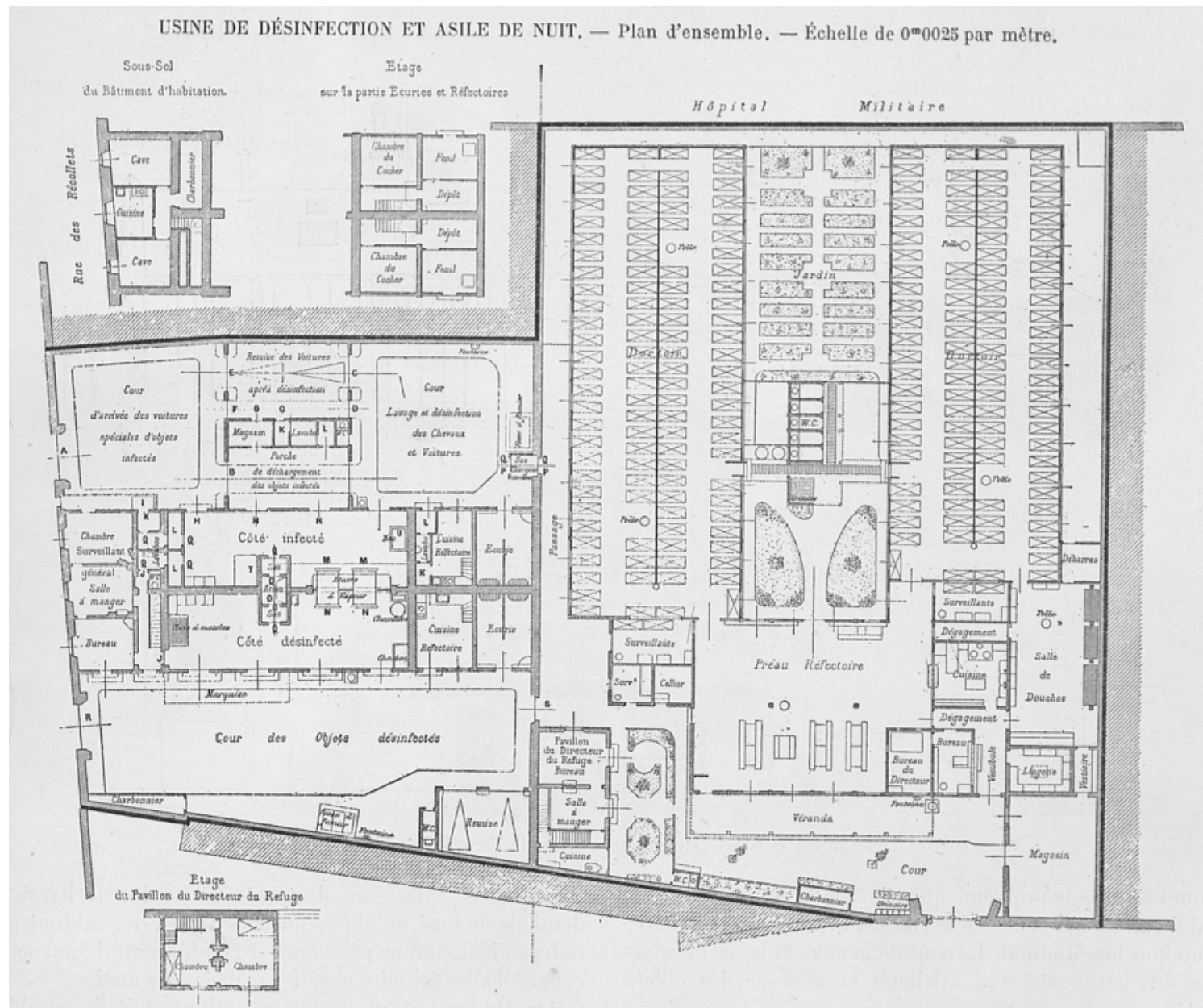


FIGURA 1.39 - Usine de désinfection et asile de nuit. Plan d'ensemble. Usina de desinfecção e abrigo noturno. Planta geral. (Fonte: La Construction Moderne 1892)

Ainda em 1889, enquanto preparava a Exposição Universal, Bouvard já desenvolvera um projeto para abrigo (*asile*) noturno, no 13e arrondissement, sobre o qual existe uma pequena nota na *La Construction Moderne*:

Abrigo noturno do XIIIe arrondissement. Foi inaugurado o novo abrigo noturno construído pela municipalidade de Paris no XIIIe arrondissement, rue du Château des-Rentiers. As plantas deste abrigo de duzentos leitos foram desenhadas por M. Bouvard, arquiteto municipal.<sup>146</sup>

Nesse mesmo ano, Bouvard desenvolve um projeto para abrigar os fornos de desinfecção municipal, que segundo Chatelet<sup>147</sup>, não chegou a ser executado [FIGURAS 1.39 e 1.40].

São ainda, de sua autoria, os projetos para os asilos George-Sand [FIGURA 1.41], com 100 leitos e Michelet [FIGURAS 1.42 e 1.43], cujo projeto, com 200 leitos, foi aprovado em 18 de abril de 1890. Ambos os complexos hospitalares destinavam-se a abrigar mulheres, o segundo para gestantes. Foi a primeira vez que o Estado arcou com os custos de projeto, construção, funcionamento e manutenção de um abrigo dessas proporções, que tradicionalmente estava por conta da iniciativa privada<sup>148</sup>.

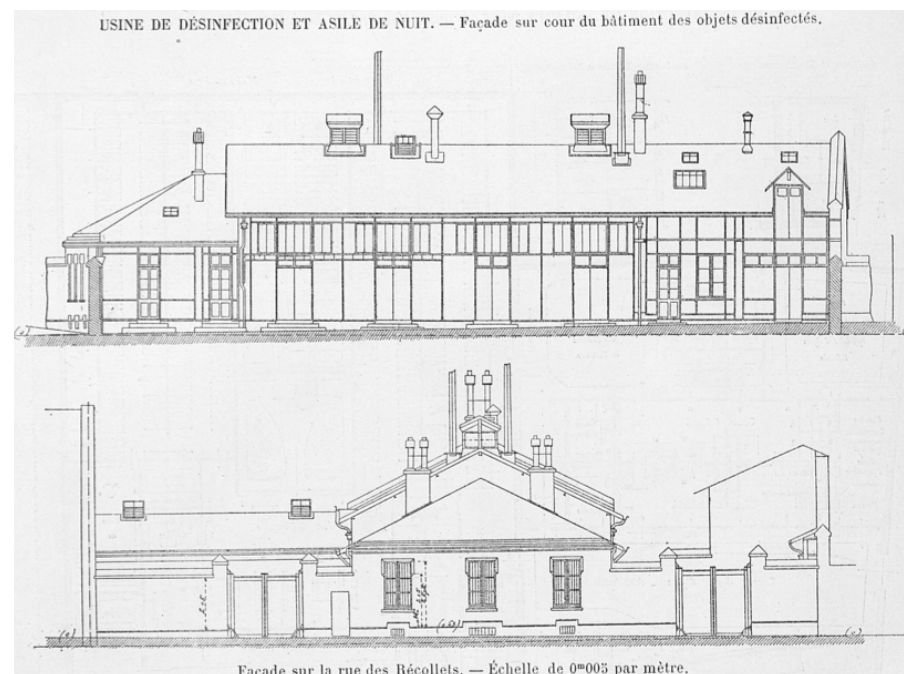


FIGURA 1.40 - *Usine de désinfection et asile de nuit. Façade sur cour du bâtiment des objets désinfectés.* Usina de desinfecção e abrigo noturno. Elevação pelo pátio do edifício dos objetos desinfetados. (Fonte: *La Construction Moderne* 1892)

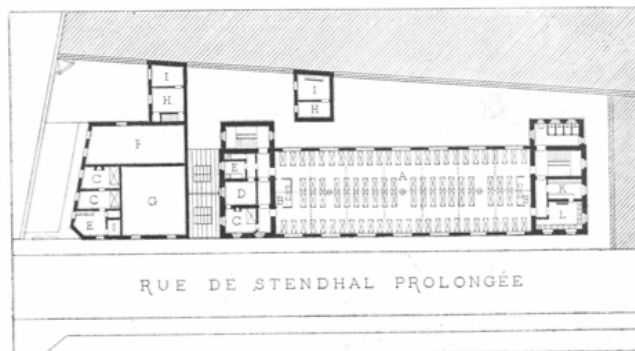
<sup>146</sup> Tradução livre da autora. No original: "Asile de nuit du XIIIe arrondissement. Le nouvel asile de nuit construit par la ville de Paris dans le XIIIe arrondissement, rue du Château des-Rentiers a été inauguré. Les plans de cet asile de deux cent lits ont été dressés par M. Bouvard, architecte de la ville." In: CM-1889-05(3)-Asile de nuit du XIIIe arrondissement., *La Construction Moderne* 4, n. 33, 1889, p. 396.

<sup>147</sup> Anne Marie CHATELET, *Joseph Antoine Bouvard*. Também citados por Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 110., nota 8.

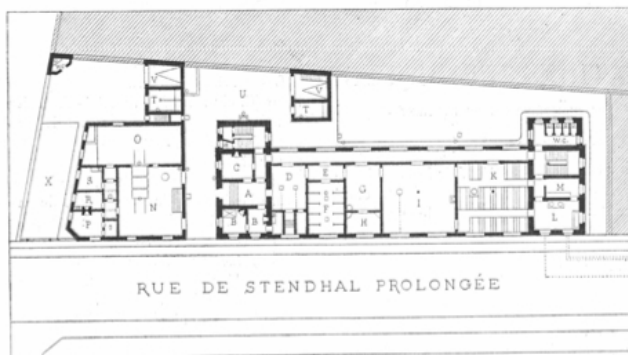
<sup>148</sup> Hospitalisation Municipale. Asile Michelet et Asile George-Sand, *La Construction Moderne* 2<sup>a</sup> série/1<sup>o</sup> ano, n. 47, 1896, p. 556-557; e também em \_\_\_\_\_, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 110., nota 8.



Asile George-Sand. — Echelle de 0<sup>m</sup>,002 par mètre.

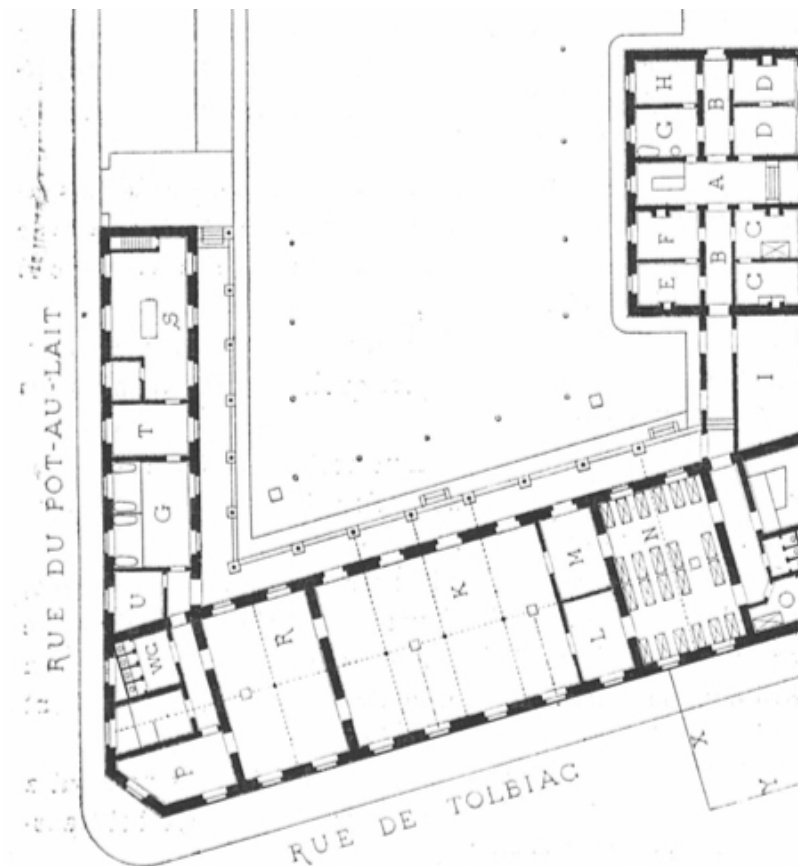


1<sup>er</sup> Etage : A. Dortoir. — B. Surveillants. — C. Chambre. — D. Salle à manger. — E. Cuisine. — F. Côté à épurer. — G. Côté épuré. — H, I. Cocher et fourrage. — K. Lingerie. — L. Lavabo.



Rez-de-Chaussée : A. Vestibule. — B. Concierge. — C. Inscription. — D. Salles d'attente des bains. — E, F. Bains et douches. — G. Vêtements. — H. Salle de couture. — I. Préau. — K. Réfectoire. — L. Cuisine. — M. Office. — N. Côté désinfecté. — O. Côté infecté. — P. Mécanicien. — R, S. Réfectoire. — T. Ecurie. — U. Cour. — V. Remise. — X. Entrée de l'étuve.

FIGURA 1.41 - Asile Georges Sand. Pavimento térreo e primeiro pavimento. (Fonte: La Construction Moderne, Asile, 1896)



Rez-de-chaussée : A. Vestibule. — B. Galerie. — C. Concierge. — D. Inscription. — E. Directrice. — F. Médecin. — G. Bains. — H. Vestiaire. — I. Lingerie. — K. Préau. — L. Lavabo. — M. Magasin. — N. Dortoir. — O. Surveillante. — P. Office. — R. Réfectoire. — S. Cuisine. — T. Service. — U. Vestiaire.

FIGURA 1.42 - Asile Michelet. Planta do Pavimento térreo. (Fonte: La Construction Moderne, Asile, 1896)

### 1.2.5. FESTIVIDADES CÍVICAS: ENSAIOS DE INTERVENÇÃO URBANA

Em 1886, mais uma vez Bouvard é convocado a auxiliar Alphand no preparo de uma exposição e, dessa vez, a ocasião apresentava-se particularmente especial, pois Paris sediaria o evento em 1889, em comemoração ao centenário da Revolução Francesa.

Mas antes de tratar das exposições e de sua importância para a carreira de Bouvard, convém examinar outro tipo de trabalho de que é encarregado, enquanto arquiteto municipal da cidade de Paris: as ambientações festivas que concebe para datas nacionais e para a recepção de chefes de estado.

Tais festividades entremeiam-se com as exposições, porém optou-se por deixar a cronologia em segundo plano a esta altura, em virtude da natureza dessas intervenções, as quais, prefiguram uma maneira de Bouvard entender e se apropriar do ambiente e da escala urbana. Ainda que aconteçam em paralelo, ambas são experiências com graduações de complexidade distintas e parece que não seria apropriado apreciá-las em conjunto.

As ambientações festivas e efêmeras concebidas por Bouvard para Paris, referiam-se às recepções a chefes de estado, comemorações do 14 de Julho, evocações da unidade e da história francesa que tinham, entre outros objetivos, agregar os cidadãos sob uma mesma ideia de Estado, visando a estabilidade do regime republicano.

Tais eventos ocorriam, portanto, nos salões das instituições públicas — o Hôtel de Ville [FIGURA 1.44], por exemplo —, e estendiam-se necessariamente à rua, possibilitando a participação efetiva da população.

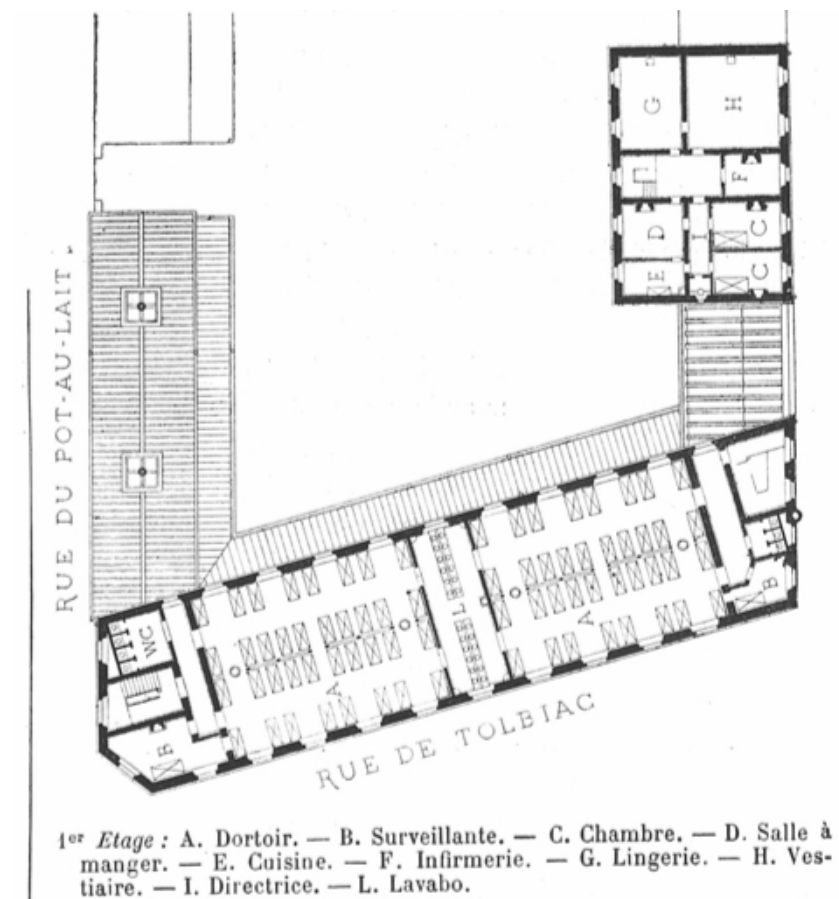


FIGURA 1.43 - *Asile Michelet*. Planta do primeiro pavimento.. (Fonte: La Construction Moderne, Asile, 1896)

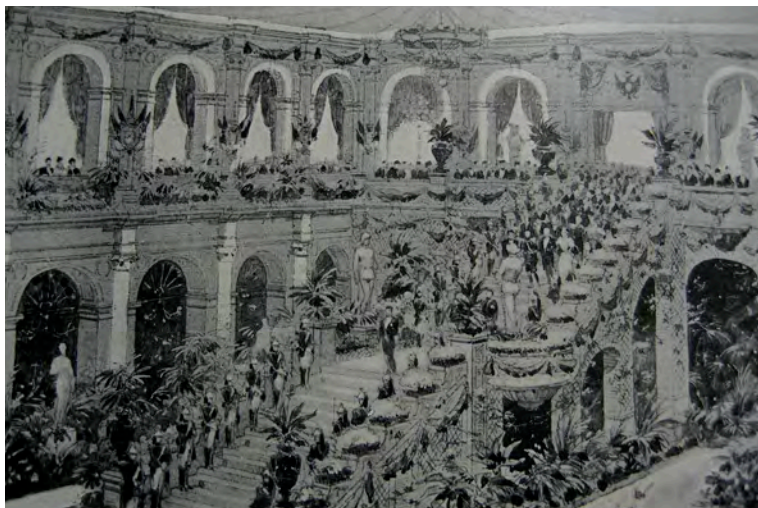


FIGURA 1.44 - *Improvised stairway in the courtyard of the Hôtel de Ville*. c.1900. Responsável pelos 'embelezamentos efêmeros', Bouvard propõe diversas ambientações para recepções oficiais, como esta escada criada no pátio do Hôtel de Ville para as homenagens ao Tzar russo. Impressão sobre papel, P&B. (Fonte: CUERS, 1900).

A organização da cidade, notadamente a Paris haussmanniana, permitia que isso ocorresse. Segundo Brand,

a cidade que se desenvolveu na Europa até o fim do século XIX era um meio urbano onde fachadas ordenadas delimitavam e emolduravam eventos urbanos e narrativas, algumas das quais assumiam dimensões teatrais para o decoro cerimonial. Isso era o que a arquitetura e o urbanismo das elites dominantes, as quais usavam a cidade como um meio didático para a comunicação coletiva, de sua hegemonia cultural, política e tecnológica.<sup>149</sup>

Tal fenômeno foi estudado por Hobsbawn em seu livro *A invenção das tradições*<sup>150</sup>, dedicando, inclusive, todo um capítulo para as tradições “produzidas na Europa entre 1889, ano do centenário da Revolução Francesa, e 1914”, quando se inicia a Primeira Grande Guerra, notadamente

<sup>149</sup> Diane BRAND, *Sets and Extras: Ephemeral Architecture and Urban Ceremony in Rio de Janeiro (1808-1821)*, p. 267.

<sup>150</sup> Eric HOBSBAWN e Terence RANGER, *A invenção das tradições*, 1984

na França e Alemanha. Hobsbawn reconhece, que entre todas as festividades, sem dúvida o 14 de julho era o mais comemorado:

A mais importante delas, o Dia da Bastilha, foi criado em 1880. Reunia manifestações oficiais e não-oficiais e festividades populares [...] sua tendência geral era transformar a herança da Revolução numa expressão conjunta de pompa e poder do estado e da satisfação dos cidadãos.<sup>151</sup>

Observamos como Bouvard soube tão bem trabalhar, no espaço público, a favor da imagem das instituições a que servia. Consultando-se a coleção da revista *La Construction Moderne*, observou-se a ocorrência de vários eventos dessa natureza organizados por Bouvard. É também uma tarefa herdada de Alphand — segundo Souza<sup>152</sup>, Bouvard é nomeado Commissaire général des Fêtes em 1892 — e que demandam soluções rápidas, dada seu caráter efêmero, ilustrado pela seguinte passagem:

Para construir, não havia nem tempo nem meios; dirigimo-nos a nossos decoradores, que são artistas de primeira ordem, aos quais não se faz toda a justiça que merecem; confiamos a M. Alphand e a M. Bouvard, o arquiteto da cidade, a tarefa de orientá-los [aos profissionais envolvidos nas obras].<sup>153</sup>

Essa passagem refere-se às festividades organizadas em comemoração ao início da primavera, mas houve outras mais importantes do ponto de vista político, como aquelas preparadas para a recepção dos reis

<sup>151</sup> Ibid., p. 279-280.

<sup>152</sup> A autora refere-se à artigo do *Le Temps*, sobre a programação concebida por Bouvard para as festas nacionais de 22 de setembro. Cf. Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, p. 108-109.

<sup>153</sup> Tradução livre da autora. No original: “Bâti, on n'en avait ni le temps ni les moyens; on s'adresse à nos décorateurs, qui sont des artistes de premier ordre, auxquels on ne rend pas toute la justice qu'ils méritent; on confia à M. Alphand et à M. Bouvard, l'architecte de la Ville, le soin de les guider.” CF. P. P., *Les fêtes du printemps, La Construction Moderne*, 1886, p. 386.

italianos em 1893 e dos soberanos russos, em 1896. Esta última, em especial, rendeu a Bouvard nova menção na Légion d’Honneur, como Commandeur, em 12 de julho de 1897<sup>154</sup>.

A imprensa as chamou, à época, respectivamente, de “festas franco-italianas”<sup>155</sup> [FIGURA 1.45] e “festas franco-russas”<sup>156</sup>, sendo notável o tanto que impressionaram os visitantes. Consta que o “casal imperial [russo] recebeu autênticos banhos de multidão e foi aclamado por toda parte”<sup>157</sup>. Mesmo os próprios parisienses, sentiram-se

enebriados com a beleza de sua cidade, em meio à profusão de bandeiras, estandartes, *rideaux* tricolores e a última inovação tecnológica, vinda dos Estados Unidos da América e rapidamente aceita e difundida desse lado do Atlântico: a lâmpada Edison.<sup>158</sup>

Tudo foi testemunhado pelo fotógrafo Lucien Roy<sup>159</sup>, que registrou, por exemplo, as instalações festivas defronte ao Hôtel de Ville, por ocasião da visita do Tzar Nicolau, da Rússia. Como anteriormente comentado, tais instalações servem-se do ambiente urbano como pano de fundo [FIGURAS 1.46 e 1.47], para lhes enfatizar a escala e o caráter especial da visita e, inclusive, fazendo uso do inusitado, com a inserção de grandes embarcações em pleno coração de Paris.



FIGURA 1.45 - *Fêtes franco-italiennes - Décoration de l'avenue de l'Opéra*. (Fonte: CM-1903-10(2)-Fêtes franco-italiens, 1903)



FIGURA 1.46 - Lucien Roy. *Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs [2]*. 1900. A partir do carro, colocado ao lado da alegoria de embarcação, tem-se ideia da escala da intervenção. (Fonte: ROY, 1900, ©Société Française d'Archéologie)

<sup>154</sup> *Légion d'Honneur. Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Commandeur, 1897*

<sup>155</sup> CM-1903-10(2)-Fêtes franco-italiens, *La Construction Moderne* 9(2), n. 4, 1903

<sup>156</sup> Paul PLANAT, CM-1896-10-SOUVENIR DES FÊTES, *ibid.* 2(2serie), 1896, p. 37-40.

<sup>157</sup> Miranda CARTER, *Os três imperadores*, 2013, p. 223.

<sup>158</sup> Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *Joseph Bouvard and La Construction Moderne: some notes of a career (1885-1920)*, 2012

<sup>159</sup> Lucien ROY, *Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs [2]*, 1900

As festividades levaram a um frenesi popular, garantido pela explosão de cores nacionais e fogos de artifício, momentos registrados, além da imprensa popular e especializada, por artistas engajados ao sistema político vigente, como atesta o óleo *Fête devant l'Hôtel de Ville, fête franco-russe en 1893*, produzido por Théodore-Joseph-Hubert Hoffbauer<sup>160</sup> [FIGURA 1.48].



FIGURA 1.47 - Lucien Roy. *Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs* 1900. (Fonte: ROY, 1900, , ©Société Française d'Archéologie)



FIGURA 1.48 - Théodore-Joseph-Hubert Hoffbauer. *Fête devant l'Hôtel de Ville, fête franco-russe en 1893*. 1893. A imagem mostra a praça frontal do Hôtel de Ville preparada para a recepção do Tzar Alexandre, projeto de Bouvard.. (Fonte: HOFFBAUER, 1893, , Acervo Musée Carnavalet)

<sup>160</sup> Théodore-Joseph-Hubert HOFFBAUER, *Fête devant l'Hôtel de Ville, fête franco-russe en 1893*, 1893

### 1.3. EXPOSIÇÕES UNIVERSAIS E EXPERIÊNCIAS NA ESCALA URBANA

#### 1.3.1. A EXPERTISE DE BOUVARD

Em 31 de julho de 1886, Bouvard é nomeado Architecte de l'exposition universelle de 1889 à Paris, conforme consta em seu dossiê na Légion d'Honneur<sup>161</sup>. Durante os próximos anos, dedica-se quase exclusivamente a esse encargo, pois estão sob sua responsabilidade os projetos do Palais des Industries Diverses<sup>162</sup> [FIGURA 1.49] e do Grand Dôme [FIGURAS 1.50 e 1.51].



FIGURA 1.49 - Palais des Industries diverses. Exposition of 1889. Impressão sobre papel, P&B. (Fonte: CUERS, 1900) Foto da autora, 2011.

<sup>161</sup> États de service de Joseph-Antoine Bouvard.,

<sup>162</sup> René de CUERS, J. A. Bouvard; *Personnes/ Joseph-Antoine Bouvard (1840-1920). Structurae: galerie et base de données internationale d'ouvrages d'art; États de service de Joseph-Antoine Bouvard.*, Consultou-se a Base Mémoire, da Médiathèque de l'Architecture e du Patrimoine, Ministère de la Culture, diffusion RMN, série "Paris, Exposition universelle de 1889", na qual a autoria do Dôme é atribuída à Formigé. Disponível em <[http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memsmn\\_fr](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memsmn_fr)> Acesso em 28.jan.2010.



FIGURA 1.50 - Exposition Universelle de 1889. Le dôme central du Palais du Champ de Mars. Este cartão-postal integra a coleção oferecida por Bouvard ao Royal Institute of Architects por ocasião do V Congresso de Arquitetos, em 1904<sup>163</sup>. Cartão-postal colorizado . Acervo The Royal Institute of British Architects.<sup>164</sup>

<sup>163</sup> *Vème Congrès international des architectes. Compte rendu et notices*, 1906. O Congresso ocorreu em Paris, entre 29 de julho a 4 de agosto de 1900.

<sup>164</sup> *Dome Central, Palais du Champ-de-Mars, Exposition Universelle Internationale, Paris, 1889: view of the central dome. Designer Joseph Bouvard (1840-1920), 1889*



FIGURA 1.53 - BOUVARD, Joseph Antoine. *Dôme. Façade principale du Dôme et des Pavillons* Cópia heliográfica (blueprint), aprox. 100x160cm. Escala: 101:100. (Fonte: Acervo Bibliothèque Historique de Paris1887, ) Foto da autora, jul.2010.

O domo projetado por Bouvard estava implantado no eixo principal da Exposição, ou seja, ao longo do eixo longitudinal do Champ de Mars, em contraponto com a torre Eiffel. Tinha papel fundamental na Exposição, pois era a área de recepção e de distribuição para outras alas [FIGURA 1.54], o Palais des Industries Diverses e a Galerie des Machines.



FIGURA 1.54 - Louis Beroud. *Le dôme central à l'exposition universelle de 1889*. Óleo sobre tela, 164x198cm. (Fonte: Musée Carnavalet, )

Possuía um imenso pé-direito coroado por cobertura envidraçada [FIGURA 1.55]. Foi construído em estrutura metálica e acabado por peças de cerâmica<sup>165</sup>, um desenvolvimento da solução estética primeiramente testada por Bouvard no Pavilhão da Cidade de Paris da Exposição de 1878

<sup>165</sup> B ARCHIMBAULT,CM-1888-06(2) - Exposition Universelle. Chronique des travaux. Dôme central, *La Construction Moderne* 3, n. 38, 1888

[FIGURA 1.56], de modo que sua ornamentação externa era exuberante, colorida, cheia de detalhes.



FIGURA 1.55 - Decorations of the dome - Palais des Industries diverses. Impressão sobre papel, P&B. (Fonte: CUERS, 1900). Foto da autora, 2011

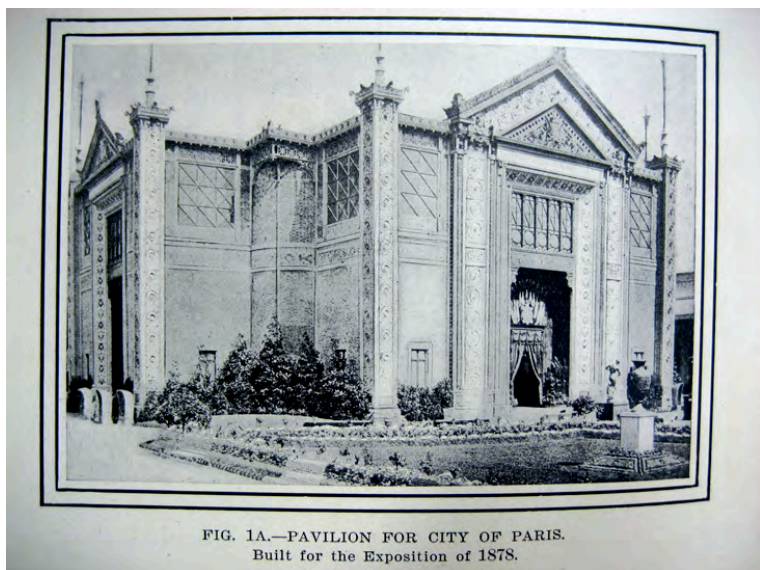


FIGURA 1.56 - Pavilion for the city of Paris. Built for the Exposition of 1878. Impressão sobre papel, P&B. (Fonte: CUERS, 1900). Foto da autora, 2011

Porém a montagem do domo requeria não apenas arte, mas técnica. Como à época não se dispunha de guindastes para o levantamento de materiais a grande altura, a construção de uma estrutura como essa demandava um projeto auxiliar de andaimes, que possibilitariam sua execução, como se vê na figura FIGURA 1.57.

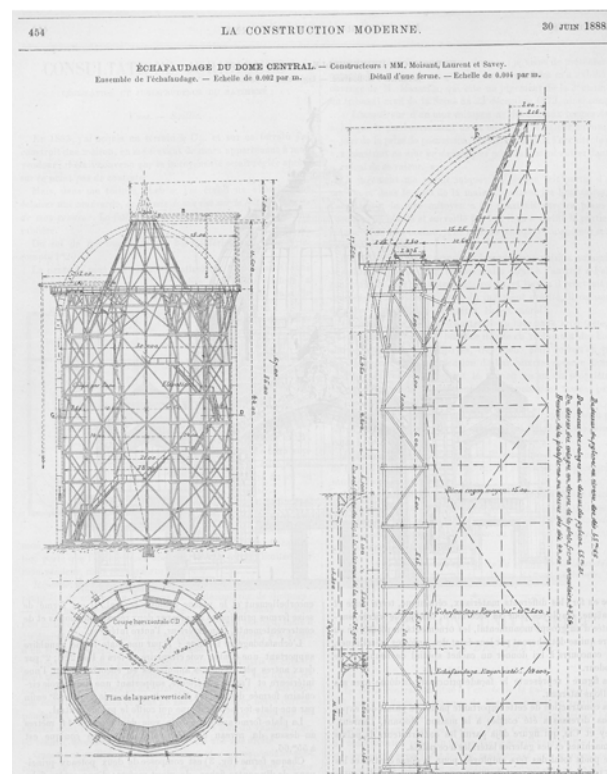


FIGURA 1.57 - Échafaudage du dome central. Constructeurs: MM. Moisant, Laurent et Savey.. À esquerda o conjunto dos andaimes em planta e elevação e à direita, corte detalhando uma das pernas. (Fonte: La Construction Moderne, 1888)

Essa operação demandava controle de tempo, material e recursos humanos, uma conjugação que Bouvard dominava pelo acúmulo de experiências desde a exposição de Viena, em 1873, na qual foi preciso também engenho para levantar o pavilhão. Na foto apresentada na



FIGURA 1.58, pode-se observar o sistema de cabos necessários para levantar e estabilizar a estrutura.

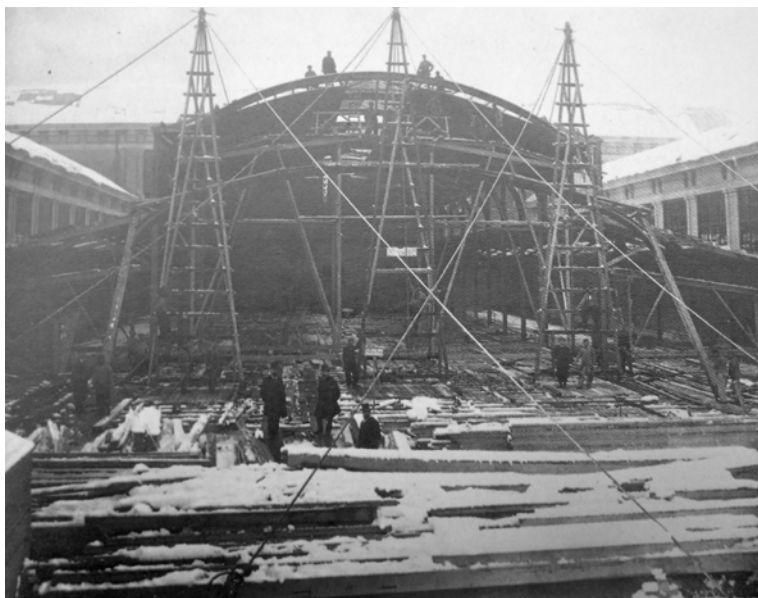


FIGURA 1.58 - Anonyme. Vienne. Exposition universelle de 1873, montage du Pavillon de la Ville de Paris. Em 1889, para o grande domo, Bouvard usa dos serviços dos engenheiros-construtores Moisant, Laurent et Savey, estabelecendo um vínculo profissional duradouro, pois sabe-se que a construção da Gare St.-Charles de Marseille, sete anos depois, também contou com a participação dessa empresa <sup>166</sup>. (Fonte: BIBLIOTHÈQUE DE L'HÔTEL DE VILLE; MUSÉE-GALERIE DE LA SEITA, 1988). Foto Gabriel O. Garcia, 2011.

Além desses dois edifícios, foi responsável ainda pelo pavilhão da Ville de Paris <sup>167</sup>. Sua participação na Exposição de 1889 rendeu-lhe a comenda de Officier de la Légion d'Honneur, recebida no mesmo ano, em 4 de maio <sup>168</sup> [FIGURA 1.59].

Posteriormente, foi indicado para a Diretoria de Arquitetura da Exposição de 1900, o que, segundo Wesemael, “era auto-evidente,

considerando-se sua experiência com o planejamento das exposições de 1878 e 1889 <sup>169</sup>. Àquela época,

a falta de institucionalização dificultava a organização de uma exposição. Apesar de certa regularidade com que eram realizadas as exposições, as mudanças culturais entre os diversos países impedia a formulação de uma teoria prática sobre costumes, experiências e precedentes que poderia facilitar o trabalho de organização das exposições seguintes. Os organizadores tentaram compensar essa lacuna contratando, tanto quanto possível, o pessoal que havia se envolvido anteriormente em um exposição mundial organizada nacionalmente ou em uma entrada nacional para uma exposição em outro lugar, assim como estudando relatos e desenhos de exposições anteriores. <sup>170</sup>

Nenhum outro arquiteto francês possuía tamanha especialização, relativamente à complexidade que tal encargo, uma novidade da era industrial, demandava.

Portanto, o trabalho desenvolvido na instalação das Exposições internacionais e universais desde 1867 o fez aprender a partir da prática, dada a inexistência de material que sistematizasse esses saberes <sup>171</sup>.

<sup>166</sup> *Personnes/ Joseph-Antoine Bouvard (1840-1920). Structurae: galerie et base de données internationale d'ouvrages d'art.*

<sup>167</sup> CM-1889-04(3)-Les pavillons de la ville de Paris a l'Exposition universelle, *La Construction Moderne* 4, n. 27, 1889, p. 313-324.

<sup>168</sup> *Légion d'Honneur. Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Officier, 1889*

<sup>169</sup> Tradução livre da autora. No original: “The appointment of the Paris city architect Bouvard to the post of director of the architectural department was self-evident, taking into account his experience with the planning of the 1878 and 1889 exhibitions.” In: Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, p. 338.

<sup>170</sup> Tradução livre da autora. No original: “In the nineteenth century, organising an exhibition was impeded by a lack of institutionalisation. Despite the certain regularity with which the exhibitions were held, the changes in country and culture prevented the formulation of a practical theory on customs, experiences, and precedents that could have alleviated the work of organising the following exhibition. The organisers tried to compensate this by deploying, as much as possible, the staff that had been involved previously in an own nationally-organised world exhibition or in a national entry to an exhibition elsewhere, and by studying reports and drawings of previous exhibitions.” In: *ibid.*, p. 36.

<sup>171</sup> *ibid.*, p. 35.

LÉGION D'HONNEUR

Nom : *Bouvard*

Prénoms : *Joseph Antoine*

Qualité ou grade : *Architecte de l'Exposition de 1889*

né le *19 février 1840*

a été promu **Officier** de la Légion d'honneur

par décret du *4 mai 1889* rendu sur le rapport

du Ministre de *Commerce*

pour prendre rang du *1er*

Chevalier le : *15 mai 1878*

Date du départ de la décoration : *8 juin 89*

du brevet : *13. 9. 1889*

Date du décès :

FIGURA 1.58 - *Légion d'Honneur*. Certificado de Oficial delegado à Joseph Bouvard, 1900. (Fonte: ANF, *Légion d'Honneur. Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Grand Officier*, 1900)

Eram saberes únicos: implantação de grandes pavilhões industrializados, que requeriam, ao contrário das edificações concebidas com materiais clássicos — pedra, alvenaria — precisão e planejamento para a montagem de estruturas metálicas de grande porte. Dado o caráter efêmero das exposições, “o sistema construtivo escolhido era frequentemente aquele

que pudesse ser erigido e desmontado de modo rápido e que fosse também barato e reutilizável<sup>172</sup>.”

Os primeiros edifícios das exposições mundiais já eram vistos pelos protagonistas contemporâneos da moderna arquitetura industrial em ferro como experiências importantes e amostras de métodos de construção industrializada, da aplicação de material de construção industrial, dos modernos programas sociais e tipologias construtivas para a nova sociedade industrial, e como novos prenúncios nas ciências da construção. Em suma, as exposições mundiais foram a apoteose da engenharia científica e industrial moderna, substituindo o artesanato tradicional e a abordagem arquitetônica artística que só poderia ser capaz de sobreviver se concebida de acordo com o passado.<sup>173</sup>

Evidentemente, não seria trabalho para um único homem ou uma única equipe. Mesmo assim, haveria que se compartilhar informações entre os vários projetos em implantação, para que o conjunto resultante fosse satisfatório. Conforme Wesemael,

As questões com que os organizadores da exposição tinham de enfrentar eram colossais em todos os aspectos. Uma enorme quantidade e diversidade de trabalho tinha que ser realizado, em escala global e dentro de margens de tempo estritas.<sup>174</sup>

<sup>172</sup> Tradução livre da autora. no original: “...the constructio system chosen was often one that could be erected and dismantled quite rapidly, and was also inexpensive and re-usabel.” In: *ibid.*, p. 48.

<sup>173</sup> Tradução livre da autora. No original: “The first world exhibition buidings were already portrayed by contemporary protagonists of modern industrial iron architecture as important experiments in and specimens of industrial building methods, of applications of industrial building material, of modern social programmes and building typologies for the new industrial society, and as new insights into construction sciences. In short, world exhibitions were the apotheosis of modern scientific and industrial engineering, replacing the traditional craft and artistic architectural approach which just might be able to survive if adjusted to fit in with the former.” In: *ibid.*, p. 31.

<sup>174</sup> *Ibid.*, p. 35.

Cada exposição requeria um “complexo processo de organização”<sup>175</sup>, que não se restringia à sua concepção, mas desdobrava-se em um processo evolutivo: “iniciativa, concepção, construção, operação, demolição”<sup>176</sup>.

Embora a equipe organizadora pudesse delegar a seleção e a submissão das entradas, deveria também organizar a exposição dos objetos. Isso significava preparar uma ampla gama de assuntos, começando com a definição de um programa - as normas de exposição — dos tópicos que a exposição cobriria; a aquisição de um local prontamente acessível; a formulação de projetos para sua acomodação funcional e representacional; a obtenção de fundos visando o financiamento. Posteriormente, as coleções e os visitantes tinham que ser atraídos; deveria ser feita a supervisão da construção dos pavilhões de exposições e de seu layout por empreiteiros e projetistas, nomeados para os expositores; cerimônias tinham que ser organizadas para dar brilho à exposição e, uma vez implantada, todo o projeto tinha que ser operado. Finalmente, ao encerramento da exposição, deveria haver a supervisão de sua demolição, o saldo financeiro tinha de ser elaborado, e apresentado um relatório público sobre o trabalho realizado e o sucesso alcançado. Isso tudo tinha que ser realizado dentro de um cronograma rigoroso, ditado por datas de abertura e fechamento que haviam sido determinadas com bastante antecedência. À medida que a data de abertura se aproximava, os processos de decisão e trabalhos em curso ficavam submetidos a uma pressão cada vez maior, levando à necessidade de se fazer concessões e improvisar.<sup>177</sup>

175 Ibid.

176 Ibid.

177 Tradução livre da autora. No original: “The issues with which the exhibition organisers were faced were colossal in every respect. An enormous amount and diversity of work had to be carried out, on a global scale and within strict time margins. [...] Even although the central organisational body could delegate the selection and submission of the entries, it had to organise the actual exhibiting of the objects. This meant preparing a wide range of affairs, beginning with the demarcation in a programme —

Conforme o que se apurou durante a pesquisa, Bouvard teria participado de todas as etapas, nas últimas edições, de 1889 e 1900.



Quanto à Exposição de 1900, a ideia geral que a orientava era de que essa edição “propagasse a supremacia francesa, mostrando o século XIX como um século francês *par excellence*, a ainda postulasse que o século XX fosse dominado pelos franceses”<sup>178</sup>. Assim, não era mais “uma doutrina socio-etnográfica”<sup>179</sup> que orientava a concepção da exposição, “mas a agenda dos administradores [franceses] e, como resultado, os trabalhos adquiriram um significado e implementação completamente diferentes”<sup>180</sup>.

Uma característica exclusiva da Exposição de 1900 foi, segundo Wesemael<sup>181</sup>, a alteração do caráter do corpo diretivo. Embora baseado na organização formulada e utilizada desde a edição de 1867, na qual o

---

the exhibition regulations — of the topics that the exhibition would cover, the procurement of a readily accessible location, the formulation of spacial plans for its representative and functional accommodation, the securing of funds for the financing. Subsequently, collections and visitors had to be attracted, there had to be supervision of the construction of the exhibition palaces and their layout by contractors and (designers appointed for) exhibitors, ceremonies had to be organised to give lustre to the exhibition and, once realised, the entire project had to be operated. Finally, at the conclusion of the exhibition, there had to be supervision of its demolition, the financial balance had to be drawn up, and a public report brought out on the work done and the success achieved. This all had to be carried out within a strict time schedule, dictated by opening and closing dates that had been determined far in advance. As the opening date approached, the decision-making procedures and work in progress were subjected to ever-increasing pressure, leading to the necessity to make concessions and to improvise.” In: *ibid.*, p. 36.

178 Tradução livre da autora. no original: “the exhibition would propagate French supremacy, portray the nineteenth century as a French century *par excellence*, and thus postulate that the French people would also dominate the twentieth century.” In: *ibid.*, p. 340.

179 Referência à doutrina postulada por Frédéric LePlay.

180 Tradução livre da autora. No original: “it was not a socio-ethnographic doctrine that coloured them but the agenda of the administrators and, as a result, they acquired a completely different meaning and implementation.” In: *ibid.*, p. 341.

181 *Ibid.*

planejamento da exposição estava a cargo de “um comitê formado por um pequeno e autoritário grupo de elite de Conselheiros de Estado”<sup>182</sup>, em 1900 o staff diretivo foi substituído por servidores públicos, no lugar dos tradicionais membros da elite burguesa.

Assim, Alfred Picard foi escolhido para a Direção Geral da Exposição, capitaneando a Commission Générale e também integrando a Commission Supérieure, dirigida pelo Ministro do Trabalho.

Picard, engenheiro, e alto funcionário do Ministério do Comércio, possuía longa experiência e conhecimento a respeito de exposições anteriores<sup>183</sup>. A administração republicana garantiria, assim, que os interesses dos vários grupos sociais envolvidos fossem contemplados. Um Comité des Directeurs atuava junto à Picard. Bouvard participava dessa comissão como Diretor Geral de Arquitetura<sup>184</sup> e de Parques e Jardins”, conforme consta no Decreto de 9 de setembro de 1893, com pequenas alterações em fevereiro de 1898. O quadro descritivo do escopo de serviços era o seguinte :

Secretariado geral [Fournel] — Assuntos gerais. Pessoal. Serviço médico. Polícia. Seguro contra incêndio. Imprensa. Inscrições.

**Direção de arquitetura e de parques e jardins [Bouvard] — Construção dos palácios e pavilhões. Controle das construções metálicas. Controle dos palácios e pavilhões construídos pelas nações estrangeiras, administradores públicos, colônias, países sob protetorado e particulares. Serviço de**

#### **parques e jardins. Serviço de festas.**

Direção de sistema viário [Huet] — Vias de circulação. Ferrovias para os visitantes. Ferrovias para o transporte de materiais e \ 26 \ dos objetos expostos. Ramais dos bondes [a partir do sistema existente]. Distribuição de água a partir da rede de água da cidade. Distribuição de gás.

Direção geral de despesas [?] — Serviços gerais da seção francesa. Serviço geral das seções estrangeiras. Instalações gerais: arquitetura, mecânica, eletricidade, água do Sena, iluminação. Manutenção. Serviço especial de Belas Artes. Serviço especial de agricultura. Serviço especial de colônias e protetorados. Catálogo, diplomas e medalhas

Direção de finanças [Grisson] — Entradas, material, contabilidade e caixa

Serviço de pontes e passarelas sobre o Sena. [Résal]

Serviço do contencioso.<sup>185</sup> [Moreau]<sup>186</sup>

Vale observar que inicialmente a Direção de Parques e jardins estava sob os cuidados de Alphand<sup>187</sup>. Provavelmente, com a morte deste em 1891, foi incorporada à Diretoria de Arquitetura.

<sup>185</sup> Tradução livre da autora. No original: “Conformément au décret du 9 septembre 1893, légèrement modifié le 11 février 1898, le cadre des services était le suivant: ¶ Secrétariat général — Affaires générales. Personnel. Service médical. Police. Secours contre incendie. Presse. Entrées de faveur. ¶ Direction de l’architecture et des parcs et jardins — Construction des palais et pavillons. Contrôle des constructions métalliques. Contrôle des palais et pavillons construits par les nations étrangères, les administrateurs publics, les colonies, les pays de protectorat et les particuliers. Service de parcs et jardins. Service des fêtes. ¶ Direction de la voirie — Voies de circulation. Chemins de fer pour les visiteurs. Voies ferrées pour le transport des matériaux et \26\ des objets exposés. Déviations de tramways. Distribution de l’eau prise sur les conduites de la ville. Distribution du gaz. ¶ Direction générale de l’exploitation — Service général de la section française. Service général des sections étrangères. Installations générales : architecture, mécanique, électricité, eau de Seine, éclairage. Manutention. Service spécial des beaux-arts. Service spécial de l’agriculture. Service spécial des colonies et pays de protectorat. Catalogue, diplômes et médailles. ¶ Direction des finances — Entrées, matériel, comptabilité et caisse. ¶ Service des ponts et passerelles sur la Seine. ¶ Service du contentieux[1].” In: alfred PICARD, *Exposition Universelle Internationale de 1900. Rapport général administratif et technique. Tome 1er*, 1903, p. 25-26. — grifo nosso.

<sup>186</sup> Ibid.

<sup>187</sup> Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*

<sup>182</sup> Ibid., p. 337.

<sup>183</sup> Sua escolha, no entanto, não foi consensual. encontrou-se na La Construction Moderne artigo criticando a decisão ministerial de escolher um engenheiro para assumir um cargo tradicionalmente ocupado por arquitetos.

<sup>184</sup> Tradução livre da autora. No original: “The appointment of the Paris city architect Bouvard to the post of director of the architectural department was self-evident, taking into account his experience with the planning of the 1878 and 1889 exhibitions.” In: *ibid.*, p. 338.

O QUADRO 1.4 demonstra essa capacidade de Bouvard: dentro dos preparativos da Exposição de 1900, mais de duas dezenas de arquitetos eram seus subordinados diretos, o que também é demonstrado pela lista de tarefas atribuídas à sua diretoria, apresentados abaixo, retirados do relatório de Picard sobre a Exposição, conforme o estabelecido pelos Decretos de 9 de setembro de 1893 e de 11 de fevereiro de 1894<sup>188</sup>.

Direção de Arquitectura e de Parques e Jardins  
Proposições relativas ao pessoal da direcção.  
Elaboração e apresentação de projetos, estimativas e cadernos de encargos gerais ou especiais para palácios, pavilhões e várias construções a levantar pela Administração da Exposição, para cercamentos, para plantações, parques e jardins, incluindo esgoto e saídas para rega dos parques e jardins. Preparação de licitações ou leilões. Execução e conclusão da obra, controle das

<sup>188</sup> Tradução livre da autora. No original: “4. Règlement des attributions respectives de la direction générale de l'exploitation, des directions et du secrétariat général. [Decreto de 9/9/1893. Arrêtés ministeriales de 11/4/1894 e 9/2/1898] b. Direction de l'architecture et des parcs et jardins. ¶ Propositions relatives au personnel de la direction. ¶ Rédaction et présentatio des projets, devis et cahiers des charges générales aou particulières, pour les palais, pavillons et constructions diverses à élever par l'Administration de l'Exposition, pour les clôtures, pour les plantations, parcs et jardins, y compris les égouts et les bouches d'arrosage dans ces parcs et jardins. Préparation des adjudications ou marchés. Exécution et réception des travaux; contrôle des constructions métalliques. Entretien pendant l'Exposition. Démolition et remise en état des lieux après la fermeture de l'Exposition. ¶ Étude des projets d'éclairage électrique ou au gaz pour les illuminations de fêtes, en ce qui concerne le nombre, la nature, la forme et la disposition des appareils et des rampes; étude et exécution des candélabres, lustres, bras, appliques et autres appareils destinés à l'éclairage des palais, pavillons, parcs et jardins; avis sur les canalisations de distribution à l'intérieur et à l'extérieur des palais ou pavillons. ¶ Propositions pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées dans l'enceinte et au bords de l'Exposition, en vue du transport des matériaux de construction. ¶ Avis sur les projets de construction, de terrassements, de plantations, de jardinage, présentés par les administrations publiques, les administrations des colonies et pays de protectorat, les commissions étrangères, les exposants particuliers et les concessionnaires ou permissionnaires. Surveillance et contrôle des travaux autorisés. ¶ Service des fêtes. ¶ Propositions budgétaires. Règlement et comptabilité des dépenses imputables sur le budget de la direction de l'architecture et des parcs et jardins. Propositions pour le payment de ces dépenses. Décompte des sommes à recouvrer sur les exposants. ¶ Avis sur le contentieux des services de la direction.” In: alfred PICARD, *Exposition Universelle Internationale de 1900. Rapport général administratif et technique. Tome 1er*, p. 32-33.

construções em metal. Manutenção durante a exposição. Demolição e restauração do local após o encerramento da Exposição.

Estudo de projetos de iluminação eléctrica ou à gaz para festas, no que concerne ao número, tipo, forma e distribuição dos aparelhos e das lâmpadas; estudo e execução dos candelabros, lustres, arandelas, apliques e outros aparelhos destinados à iluminação dos palácios, pavilhões, parques e jardins; organização das linhas de distribuição no interior e exterior dos palácios e pavilhões.

Propostas para a criação e operação de ferrovias no recinto e no entorno da Exposição, para o transporte de materiais de construção.

Pareceres sobre construção, terraplenagem, plantio, jardinagem, apresentados pelo governo, ou o governo de colônias e protetorados, comissões estrangeiros, expositores individuais e concessionários ou permissionários. Monitoramento e controle do trabalho autorizado.

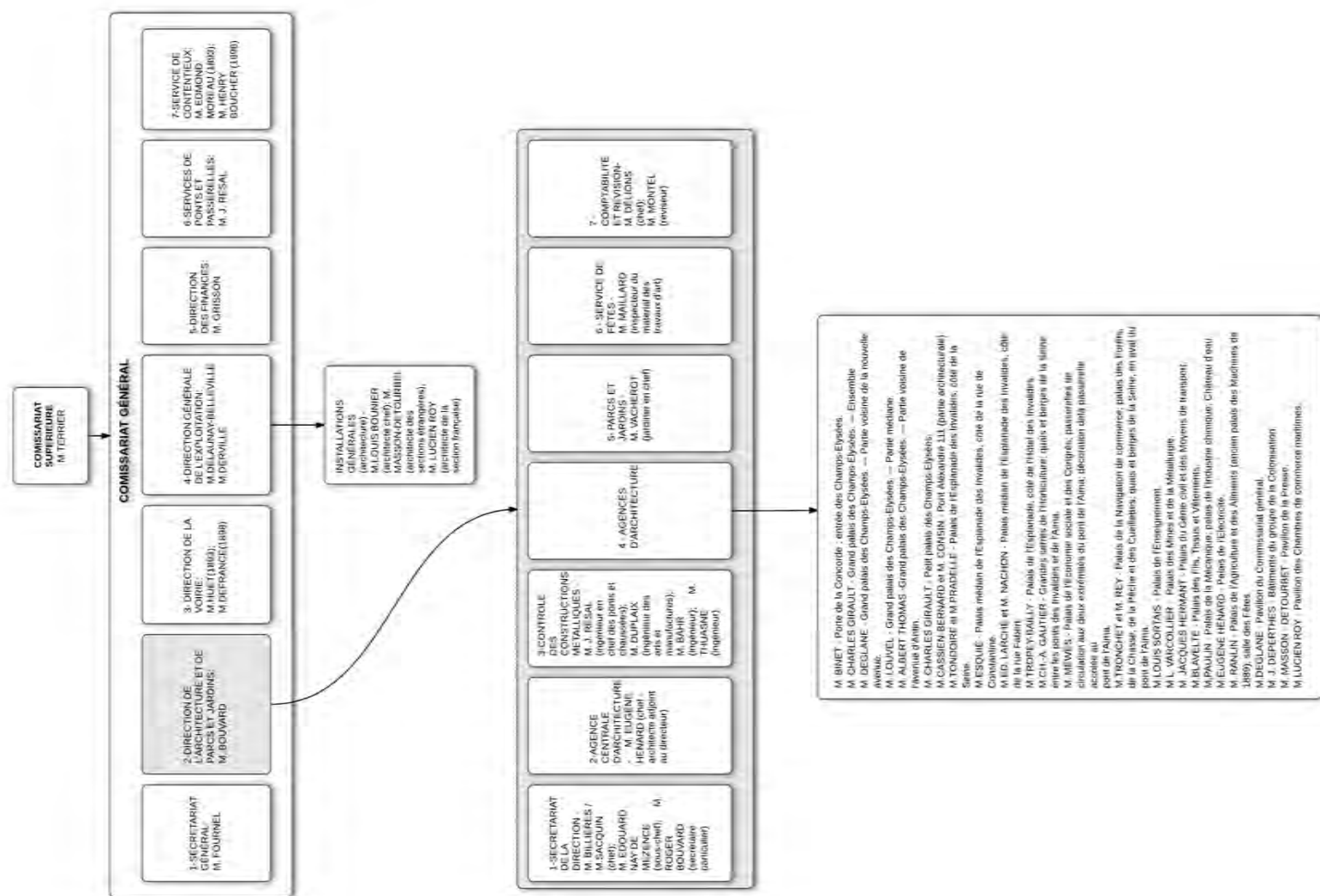
Serviço de festas.

Propostas de orçamento. Regulamentos e contabilidade de despesas imputáveis sobre o orçamento da Direcção de Arquitectura e Parques e Jardins. Propostas para o pagamento dessas despesas. Contabilização dos valores a serem recuperados dos expositores.

Pareceres sobre os contenciosos dos serviços da Direcção.<sup>189</sup>

<sup>189</sup> In: *ibid.*, p. 33.

**QUADRO 1.4 - Organograma da Exposição Universal de 1900, com a Diretoria de Arquitetura e de Parques e Jardins, sob direção de Joseph Bouvard, a partir do *Rapport général administratif et technique. Tome 1er.*, de Alfred Picard.<sup>190</sup>**



A imagem da FIGURA 1.59 retrata, de modo divertido, a responsabilidade de Bouvard na preparação da Exposição de 1900.



FIGURA 1.59 - Allons!!!... Pus [sic] que 43 semaines... Bouvard, segurando a pasta da Direction des Services d'Architecture, e sua equipe, na grande carroça em direção à inauguração da Exposição Universal, cujos canteiros estavam instalados na 2, Ave. Rapp. Caricatura desenhada para o convite do Jantar dos Arquitetos da Exposição de 1900. (Fonte: La Construction Moderne, CM, 1899)

Além desses encargos, Bouvard ainda interagiu com as equipes responsáveis pela implantação e obras do metropolitano — implantado por ocasião da Exposição Universal de 1900 —, pela renovação das estações ferroviárias, pela implantação de novas linhas de bondes, pela implantação e manutenção de áreas ajardinadas entre todos os vinte arrondissements. E ainda acumulava as responsabilidades pelas obras do fluxo normal de serviços demandados pelo cotidiano da capital francesa no Service des Promenades.

Outro aspecto concernente às Exposições universais de 1889 e 1900 e que as distingue das demais, é a escala de ambas, bem como a maneira com que são inseridas no tecido urbano. Isso gerou, portanto, consequências que extrapolaram os perímetros de implantação originalmente propostos.

Desde 1889, devido ao incessante crescimento das exposições, os organizadores foram forçados a substituir o arranjo da *table à double entrée*, concebido originalmente por LePlay<sup>191</sup> para a Exposição de 1867, por um *layout* distribuído por várias áreas e pavilhões<sup>192</sup>.

O arranjo espacial da Exposição de Londres de 1851 previa uma circulação linear, por entre os vários corredores transversais ao eixo longitudinal do Palácio de Cristal desenhado por Paxton [FIGURA 1.60]. Algo como a circulação de um supermercado nos dias atuais, em que se tem as gôndolas e prateleiras dispostas em fileiras e em suas extremidades há a sinalização indicando a natureza dos produtos expostos em cada uma.

191 Frédéric Pierre Guillaume LePlay (1806-1882), engenheiro formado pela École Polytechnique em 1825, com especialização na École des Mines. sob a influência dos Saint-simonistas [simonianos??] aprofundou-se em estudos sociológicos e tinha profundo interesse nas classes trabalhadoras. Mais tarde, negando as proximidades com os ideais de Saint-Simon, declara que sua inspiração devia-se à simpatia pelo pensamento de Fourier. é considerado o fundador da sociologia "orgânica" ou geografia antropológica. acreditava que a moderna tecnologia poderia reabilitar a humanidade e restaurar a "harmonie sociale". "Para LePlay, uma exposição com exemplos concretos era o meio ideal de provar suas teorias reformistas e sócio-econômicas." Segundo Wesemael (p.224-228), foi sua influência que transformou as exposições industriais em exposições sócio-etnográficas, nas quais o papel mais importante era reservado ao trabalho, tecnologia, ciência e interação. Para maiores informações sobre seu papel no desenvolvimento das Exposições internacionais do século XIX, ver Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*

192 Tradução livre da autora. No original: "Already in 1889, due to the relentless expansion of the exhibitions, the organisers had been forced to replace the single coherent arrangement of the table à double entrée by an exhibition layout distributed across several locations and palaces." In: *ibid.*, p. 345.

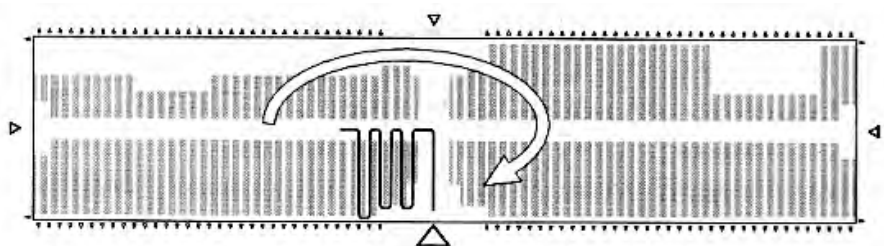


FIGURA 1.60 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1851, segundo Wesemael (2001)

Esse arranjo permitia que os visitantes percorressem a Exposição a partir de um percurso pré-estabelecido. Se havia a vantagem de dirigir a atenção do visitante, havia, em contrapartida desvantagem na organização do material exposto. Somente se permitia uma “entrada”, seja lá qual fosse a escolha — cronológica, temática, geográfica, étnica, limitando, portanto, a percepção do observador.

Em 1867, LePlay organiza a exposição de uma maneira original, que permitia uma “segunda entrada” — a *double entrée* — organizada segundo um diagrama que ele concebera a partir da mistura entre a ideia de cidade ideal renascentista, de ideais utópicos e de um espaço que fosse oferecido de forma didática e interativa ao visitante, nos padrões do termo à época, evidentemente. Dessa forma, compunha-se em uma grande forma oval, formada por vários anéis [FIGURA 1.61].

A circulação, então, permitiria que se visitasse a exposição de duas maneiras: ao longo de cada anel, um assunto. E cada setor do anel, uma nação<sup>193</sup>. Se, por exemplo, se quisesse fazer a comparação do estado da arte das tecnologias de uso do vapor, poderia se percorrer um anel, de modo a conhecer tudo o que se produzia sobre o assunto, no momento, em várias nações. De outro modo, se se quisesse conhecer um país em seus vários

aspectos, deveria se percorrer o setor correspondente de fora para dentro, onde estariam as artes mais refinadas.

Comentando sobre esse sistema, Bouvard reafirmava suas vantagens, já que “havia uma real facilidade de distribuição”, mas em contrapartida, acusava a “falta de um arranjo arquitetônico” e a “ausência de perspectivas e de pontos de fuga”, causando “um certo aspecto pouco agradável, que leva esse palácio a ser frequentemente comparado a uma torta Savóia”<sup>194</sup>, em referência ao doce tradicional composto de várias camadas.

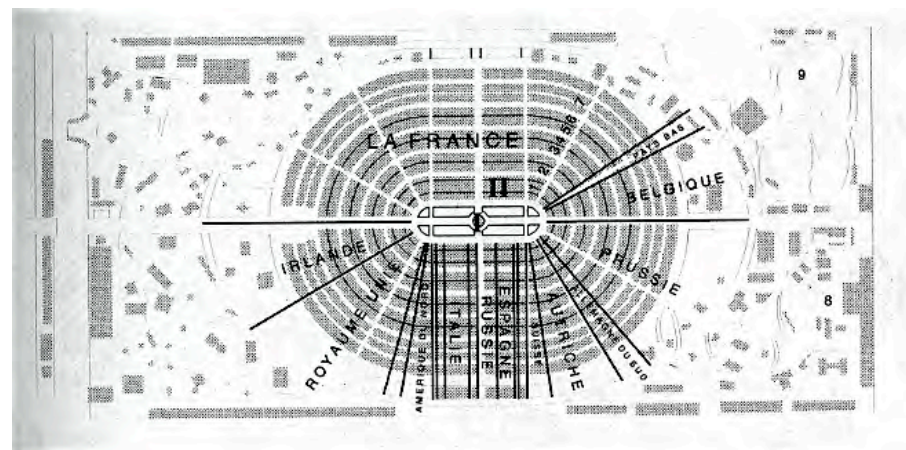


FIGURA 1.61 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1867 concebida por Le Play, segundo Wesemael (2001)

Em 1889 essa lógica é levemente alterada porque a exposição extrapola o Champ-de-Mars, “desenvolvendo-se com mais movimento”, de modo que os espaços fossem mais generosos e os pavilhões mais bem distribuídos, segundo Bouvard<sup>195</sup>. Mesmo assim, permanece parcialmente dentro dos pavilhões principais, como a Galerie des Machines.

<sup>194</sup> Ibid., p. 515.

<sup>195</sup> Tradução livre da autora. No original: “Dans la future exposition, les galeries se développent avec plus de mouvement.” In: *ibid.*



Em 1900, expandindo-se pela cidade, e com o imperativo de se evitar a sensação de uma repetição de 1889, o espaço expositivo foi “explodido”, diversificado, distribuindo-se por vários setores urbanos [FIGURA 1.62]. Definitivamente, não haveria o circuito imposto pelas exposições realizadas em meados do século, bem como o dispositivo de LePlay. A exposição como um todo, poderia ser apreciada de diversas formas, ainda que se forçasse a entrada principal junto à Place de la Concorde.

Além do novo método de apresentação, a popularização também gerou um envolvimento diferente, não-elitista, em relação à estética da exposição: sua implantação e caráter urbanos. Se ‘1867’ teria contribuído indiretamente para a noção de cidade-jardim, não houve, naquele momento, nenhuma influência direta na prática e teoria arquitetônicas. Assim como a White City de Daniel Burnham para a Great Columbian Exposition de Chicago de 1893 significou o nascimento da arquitetura urbana Norte-americana — o City Beautiful Movement — a Exposição Universal de 1900 contribuiria diretamente para o advento das disciplinas arquitetônicas e planológicas na Europa. Isso levou a que o planejamento e expansão da cidade fosse mais orientado a partir de planos, em termos de infraestrutura, equipamentos coletivos e centros cívicos, e também para uma nova estética urbana, adaptados às exigências da sociedade moderna, industrial, móvel, e democrática do século XX.<sup>196</sup>

<sup>196</sup> Tradução da autora. No original: “Besides new presentation methods, the popularisation also generated a different, non-elitist approach to the aesthetic design of the exhibition: its accommodation and urban character. Whereas ‘1867’ may have contributed indirectly to the notion of the garden city, it did not have any direct influence on architectonic theory and practice. Just as Daniel Burnham’s White City for the Great Columbian Exposition of Chicago 1893 signified the birth of American urban architecture — the City Beautiful Movement — the world exhibition of 1900 would directly contribute to the advent of architectonic and planological disciplines in Europe. It led to more plan-oriented design and expansion of the city, in terms of infrastructure, collective amenities and civic centres, and also to a new urban aesthetics, adapted to the requirements of the modern, industrial, mobile, democratic

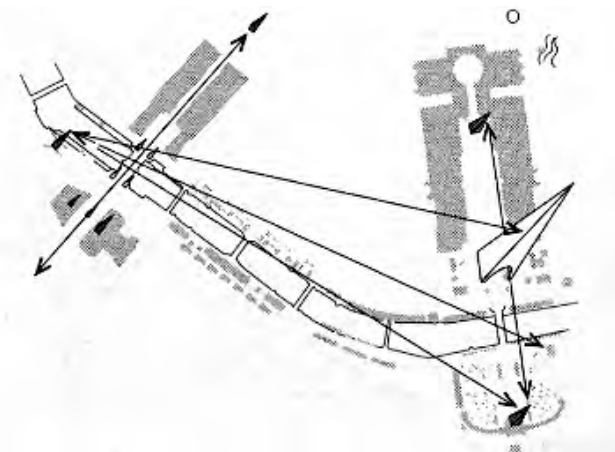


FIGURA 1.62 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1900, abandonando-se o esquema concebido por Le Play, segundo Wesemael (2001)

Em 1889, o impacto das exposições sobre a cidade já existia, ainda que de maneira mais superficial. Um exemplo disso é o longo debate estabelecido tanto na imprensa leiga quanto nas revistas especializadas com relação à implantação da “torre de 300 metros de altura”, mais tarde batizada com o nome de seu idealizador, Eiffel. No caso parisiense, a implantação das exposições foi tomando emprestado da trama urbana áreas cada vez mais amplas.

Desde 1867, todas as Exposições Universais foram implantadas no Champ-de-Mars, expandido por vários anexos. A área ocupada em 1867 (apenas o Champ-de-Mars) era de 42 hectares. Ao adicionar o Trocadéro e uma parte das margens do Sena, a área passou para 70 hectares em 1878, e em 1889 chegou a 83 hectares, aí inclusa a Esplanade des Invalides.<sup>197</sup>

society of the twentieth century.” In: Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, p. 335-336.

<sup>197</sup> Tradução livre da autora. No original: “Depuis 1867, toutes les Expositions universelles ont eu pour cadre le Champ-de-Mars, augmenté de différentes annexes. La surface occupé en 1867 (Champ-de-Mars seul) était de 42 hectares. Par

Para a Exposição de 1889, Paris havia se alterado de modo significativo, sendo objeto de ações embelezadoras: “a gare Saint-Lazare é totalmente reestruturada”, a “gare de Lyon é dotada de um Hôtel Terminus” e a área ocupada pela exposição se expande e a Esplanada dos Invalides vai se juntar às áreas da colina do Trocadéro e ao Champ de Mars. Ao fim do século, de fato, tornaram-se grandes conjuntos que se articulavam entre os bairros de Paris, de ambos os lados do Sena.

Especialmente no século XIX, o local [de implantação] da exposição deveria possuir uma certa representatividade monumental de modo que a importância (inter) nacional do evento pudesse ser mais valorizada. Além disso, com a [área da] exposição tornando-se cada vez maior, a escolha do local foi cada vez mais determinado pelo desejo de usá-lo em benefício da renovação urbana e de expansão.<sup>198</sup>

Em 1900 a questão urbana ganhou importância sem precedentes. Se em 1889 festejava-se o centenário da Revolução e “as monarquias européias abstiveram-se de participar oficialmente”, por uma questão de coerência política, “porém encorajando seus industriais a fazerem-se presentes, a manifestação de 1900 saudava o virar do século”. Seu tema oficial era o termo “Le bilan d’un siècle” ou, “O balanço de um século”<sup>199</sup>.

A exposição de 1900 teria se convertido em um imenso e multicultural “parque de diversões”. Nesta edição registrou-se o maior

número de nações participantes, maior número de visitantes e maior área de exposição, ocupando dez vezes mais superfície do que a Exposição de 1855<sup>200</sup>. Além disso, “o jogo suplanta a pedagogia”<sup>201</sup> e essa exposição, enquanto diversão coletiva, já renunciava uma nova sociedade, na qual o lazer tem lugar e importância diferenciados<sup>202</sup>.

A edição de 1900 consumou a transição entre o conceito de exposição vigente no século XIX, “um museu de comércio industrial com apresentações museológicas para um estudo comparativo do trabalho, tecnologia, processos produtivos e produções, orientado para aqueles com um interesse profissional” e aquele que se veria nas edições do século XX, ou seja,

num museu social no qual consumidores e cidadãos são docilmente educados sobre o prazer e possibilidades oferecidas pelos recém-desenvolvidos produtos e serviços prestados pelo setor empresarial, sobre o mérito da nova política governamental, sobre as características, coerência e evolução da sociedade e sobre as latentes promessas do futuro: o século XX.<sup>203</sup>

<sup>200</sup> Ibid.

<sup>201</sup> Tradução livre da autora. No original: “le jeu l’emporte sur la pédagogie”. In: *ibid.*, p. 78.

<sup>202</sup> Ibid.

<sup>203</sup> Tradução livre da autora. No original: “an industrial trade museum with museological presentations for a comparative study of labor, technology, production processes and productions, oriented towards those with a professional interest to a societal museum in which consumers and citizens are light-heartedly educated: on the pleasure and possibilities offered by newly developed products and the services provided by the business sector, on the merits of new governmental policy, on the features, coherence and evolution of society, and on the latent promises for the future: the twentieth century.” In: Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, p. 335.

l’adjonction du Trocadéro et d’une portion des quais, elle s’est élevée à 70 hectares en 1878, et en 1889, elle a atteint 83 hectares, en y comprenant l’esplanade des Invalides.” In: L BORNE, CM-1893-04-L’Exposition de 1900, *La Construction Moderne* 8, n. 27, 1893, p. 313.

<sup>198</sup> Tradução livre da autora. No original: “Furthermore, as the exhibition grew larger and larger, the choice of location was increasingly determined by the desire to use it for the benefit of urban renewal and expansion.” In: Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, p. 47.

<sup>199</sup> Sylvain AGEORGES, *Sur les traces des Expositions universelles: Paris 1855-1937 - à la recherche des pavillons et des monuments oubliés*, 2006, p. 13.

### 1.3.1.1. ESCOLHAS

Havia várias áreas em vista para a implantação da Expo 1900: Courbevoie, com 300 hectares; o parque de Saint-Cloud, com 137 hectares; os campos de Bagatelle e a ilha de Puteaux, com 109 hectares; Vincennes, com 202 hectares, localizada além do parque de mesmo nome; uma área militar compreendida entre a porte de la Grande-Armée e a porte de Clignancourt e, ainda, áreas em Saint-Denis e Gennevilliers [FIGURA 1.63]. Todas foram descartadas em função da grande distância em relação ao centro de Paris.

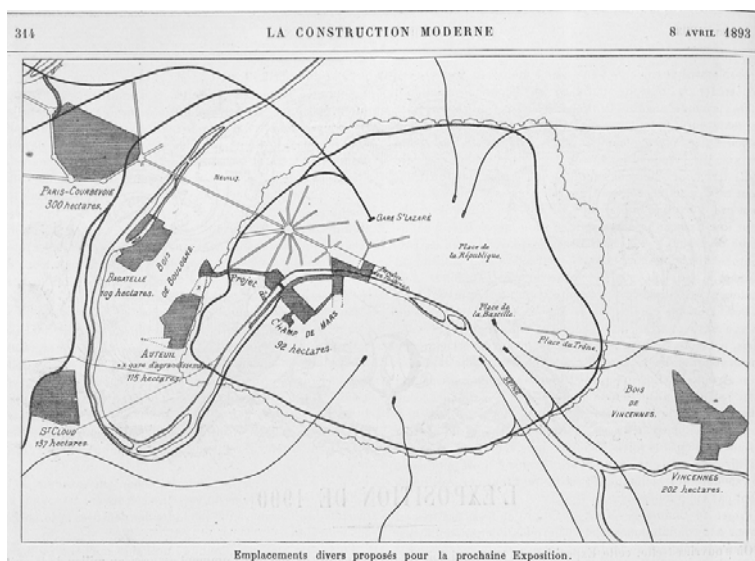


FIGURA 1.63 - *Emplacements divers proposés pour la prochaine Exposition*. A figura mostra, em ciza escura, as áreas cogitadas para abrigar a Exposição de 1900. (Fonte: La Construction Moderne, 1893)

A questão do deslocamento das massas de visitantes foi crucial na edição de 1900 e influenciou na escolha das áreas que abrigariam a exposição. Segundo Wesemael, os organizadores decidiram que “deveria haver o mínimo de investimento possível para o máximo de visitantes. A

beleza da localização era o de menos.”<sup>204</sup> Afinal, pensavam, de que adiantariam belas locações se não houvesse público para apreciá-las?<sup>205</sup>

A localização deveria ser prontamente acessível, de modo que o grande volume de mercadorias e visitantes pudessem ser transportados de um lado a outro em pouco tempo. Deveria ser grande o bastante para acomodar centenas de milhares de itens a exibir, e milhões de visitantes.<sup>206</sup>

Em 1893 ainda se considerava seriamente a utilização de uma área no Bois de Boulogne-Auteil. Com 117 hectares, era a área preferida pela comissão ministerial encarregada de estudar o assunto, embora houvesse quem considerasse uma empreita perigosa para o próprio parque: “o bosque, constantemente atravessado pela massa de visitantes, será logo danificado e perderá seu frescor. [...] Será possível, sem destruir o Bois de Boulogne, realizar esse conjunto no campo de corridas de Auteil, independente da habilidade e do sentimento artístico que oriente a concepção dos trabalhos?”<sup>207</sup>

A outra área considerada era o próprio Champ-de-Mars. “A comissão ministerial não é muito favorável a esse projeto, mas o conselho da

<sup>204</sup> Tradução livre da autora. No original: “There should be as little investment as possible for a maximum amount of visitors. The beauty of the location was of less importance.” In: *ibid.*, p. 350.

<sup>205</sup> *Ibid.*

<sup>206</sup> Tradução livre da autora. No original: “The location was to be readily accessible, so that specimens and visitors could be transported to and fro in large quantities within a short period. It had to be large enough to accommodate hundreds of thousands of exhibits and millions of visitors.” In: *ibid.*, p. 350-351..

<sup>207</sup> Tradução livre da autora. No original: “le bois, constamment traversé par la foule des visiteurs, sera bientôt abimé et perdra toute fraîcheur. [...] Serait-il possible, sans détruire le bois de Boulogne, de réaliser cet ensemble au champ des courses d’Auteil, quelque soient l’habileté et le sentiment artistique qui dirigerait la conception des travaux?” In: L BORNE, CM-1893-04-L’Exposition de 1900, p. 315.

cidade de Paris o defende com todo o fervor.”<sup>208</sup> A principal objeção à sua utilização era o fato de se ter decidido pela conservação, sob proteção legal, dos principais edifícios da exposição de 1889: a Galerie des Machines e o Palais des Beaux-Arts et des Arts Libéraux. Ainda por cima, o maior empecilho seria a Torre Eiffel, sob concessão particular até 1910 e cuja eventual quebra de contrato previa pesada multa para os cofres municipais. “O que resta fazer nessas condições? Uma nova edição da Exposição de 1889, num quadro levemente modificado!”<sup>209</sup>

Finalmente, o fato da Cidade de Paris arcar com a maior parte dos custos<sup>210</sup> pesou a seu favor e ficou decidido o uso do Champ-de-Mars. A comissão encarregada dos preparativos da Exposição de 1900 concluiu que seria ainda possível utilizar as mesmas áreas ocupadas em 1889, podendo receber 120.000 visitantes por hora. Pela situação central dessas áreas — o Palácio do Trocadéro, o Champs de Mars — elas poderiam ser acessadas à pé por boa parte do público. Assim seria conveniente que outras áreas centrais fossem apropriadas para a edição de 1900, de modo a completar os 125 hectares necessários, segundo os cálculos realizados pela comissão.

Decidiu-se que a área expositiva poderia crescer ao longo das margens do Sena, da Esplanade des Invalides até os Champs Élysées, já utilizados anteriormente para exposições de caráter nacional. A vantagem de se investir nessas áreas, era que a infraestrutura da capital poderia ser melhorada de modo permanente<sup>211</sup>. Portanto, nesse momento, já se pensava a

herança da Exposição de 1900 como um legado de melhoramentos urbanos, não só em termos de ‘embelezamentos’ mas também das infraestruturas.

Considerou-se, também, a utilização do Bois de Vincennes, destinado à mostra das Habitations à Bon Marché e também às instalações para as Olimpíadas<sup>212</sup>, que deveriam ocorrer em paralelo à Exposição<sup>213</sup>, ocupando um total de 216 hectares [FIGURA 1.64]. Assim, foi decidido que a primeira linha do metrô faria a ligação entre a área central parisiense e o Bois de Vincennes. Era preciso ter em mente que tal articulação se daria também através do uso da rede de transporte urbano parisiense.

Além da criação de uma instituição central do país organizador, uma rede mundial de organizações descentralizadas teve que ser criado para compilar, organizar, enviar e devolver as submissões nacionais ou locais. Isso explica por que a gênese do fenômeno das exposições mundiais tem ligação direta com o crescimento da infra-estrutura global e das redes de comunicação.<sup>214</sup>

Duas novas estações foram criadas: a Gare d’Orsay, em substituição à antiga Gare de Champ-de-Mars, e a Gare de l’Esplanade des Invalides, além da adaptação das Gares de Lyon, Montparnasse e de l’Est, para que

<sup>208</sup> Tradução livre da autora. No original: “Ce projet n’est pas très en faveur à la commission ministérielle, mais le conseil municipal de Paris le soutient de toute son énergie.” In: *ibid.*

<sup>209</sup> Tradução livre da autora. No original: “Que rest-t-il à faire dans ces conditions? Une nouvelle édition de l’Exposition de 1889 dans un cadre à peine modifié!” In: *ibid.*

<sup>210</sup> Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*

<sup>211</sup> *Ibid.*, p. 350.

<sup>212</sup> As Olimpíadas de 1900 foram a segunda edição das chamadas “Olimpíadas modernas”. Esses jogos “foram, de fato, ‘side-shows’, não atraindo o público estimado” e oferecendo poucas condições aos atletas. como exemplo, em 1900, as provas de natação foram realizadas no Rio Sena. somente em 1908, em Londres, seriam oferecidas melhores condições. Brian CHALKLEY e Stephen ESSEX, *Urban development through hosting internationalevents, Planning Perspectives* 4, n. 4, 2010, p. 375.

<sup>213</sup> Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*

<sup>214</sup> Tradução livre da autora. No original: “In addition to setting up a central institution in the organising country, a world-wide network of decentralised organisations had to be created to compile, send arrange and return the national or local submissions. This explains why the genesis of the phenomenon of the world exhibitions has a direct link with the rise of global infrastructure and communication networks.” In: *ibid.*, p. 36.

pudessem ser recebidos os 102 milhões de visitantes registrados nos seis meses em que a exposição ficou aberta, de abril a novembro daquele ano<sup>215</sup>.

Tal reestruturação “levou à gênese dos dois sistemas de trem subterrâneos da cidade: o Métro, que liga entre si os diversos distritos parisienses e estes com o centro da cidade; e o Réseau Express Régional (RER), que liga as cidades satélites de Paris com o centro da capital. Isso se deve à recusa da administração parisiense em subordinar-se à rede ferroviária francesa, garantindo sua independência administrativa no tocante aos transportes urbanos<sup>216</sup>.”

### 1.3.1.2. O CONCURSO DE 1894

A ideia da implantação da Exposição em variados locais trouxe também a ideia de que tal variedade se expressasse nas concepções arquitetônicas dos pavilhões. “O Comité des directeurs temia que se um único homem — Bouvard — fosse responsável pela concepção geral dos projetos, a enorme exposição receberia a assinatura de um único arquiteto e, por consequência, se oferecesse pouca diversidade [formal].”<sup>217</sup>

Como já visto, Bouvard, tendo assumido como Diretor Administrativo dos Serviços de Arquitetura, dos Passeios e Plantações de Paris<sup>218</sup>, o cargo que fora de Alphand, falecido em 1891, fora também

nomeado Diretor de Arquitetura, Parques e Jardins da Exposição Universal<sup>219</sup>.

Em 1900 ele não será responsável pela concepção de nenhum pavilhão, mas da implantação e diretrizes gerais do evento.

Assim, Bouvard estará ligado, em particular, à implantação do principal símbolo dessa edição expositiva: o conjunto formado pelo Grand Palais e o Petit Palais. Apesar de não ser o autor do projeto de tais edifícios e nem da concepção geral do arranjo físico do conjunto, é sua a diretriz final de implantação do mesmo, como se verá adiante.

Foi proposto, então, em 1894, um concurso para o plano geral da Exposição, aberto apenas a arquitetos franceses.

A estética arquitetônica, de fato, urbana da [exposição de] 'Paris 1900' deveria inequivocamente ilustrar a superioridade do senso francês de gosto e criatividade. O plano espacial, adequado para a didática da exposição, em locais fragmentados, também deveria ser uma exposição em si mesmo: um exemplar monumental do gosto francês e o objeto mais importante da exposição.<sup>220</sup> [FIGURA 1.65]

Os ícones da Exposição de 1889 ainda estavam presentes e a preocupação geral era evitar que a presença da Torre Eiffel, da Galerie des Machines e do grande eixo formado pelo Champ de Mars-Trocadéro [FIGURA 1.66] deixassem a impressão de que entre 1889 e 1900 pouco havia mudado. Havia, também o Palais de l'Industrie, próximo aos Champs Élysées e à Place de la Concorde, como lembrança da Exposição de 1855.

<sup>215</sup> Sylvain AGEORGES, *Sur les traces des Expositions universelles: Paris 1855-1937 - à la recherche des pavillons et des monuments oubliés*

<sup>216</sup> Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*

<sup>217</sup> Tradução livre da autora. No original: “The comité des directeurs [...] feared that if one man — Bouvard — appropriated the design on his own, the enormous exhibition would receive the signature of a single architect to an undesirably large degree, and would display too little diversity or variation as a consequence.” In: *ibid.*, p. 353.

<sup>218</sup> A nomeação se deu em 5 de junho de 1897, após a demissão de Huet. Cf. Anne Marie CHATELET, *Joseph Antoine Bouvard* Não se achou nenhuma indicação da destituição de Huet, mas da reestruturação administrativa do Sena >> procurar

<sup>219</sup> René de CUERS, J. A. Bouvard

<sup>220</sup> Tradução livre da autora. No original: “The architectonic, even urban aesthetics of ‘Paris 1900’ should unequivocally illustrate the superiority of the French sense of taste and creativity. The spatial plan, adequate for the exhibition didactics at fragmented locations, should also be an exhibit in itself: a monumental specimen of the French sense of taste and the most important object of the exhibition.” In: Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, p. 353.



FIGURA 1.64 - Plan de l'Exposition Universelle de 1900 et son annexe de Vincennes d'après les documents officiels, 1900. (Fonte: VICONTE DE KERATRY, , c.1900. Acervo British Library)

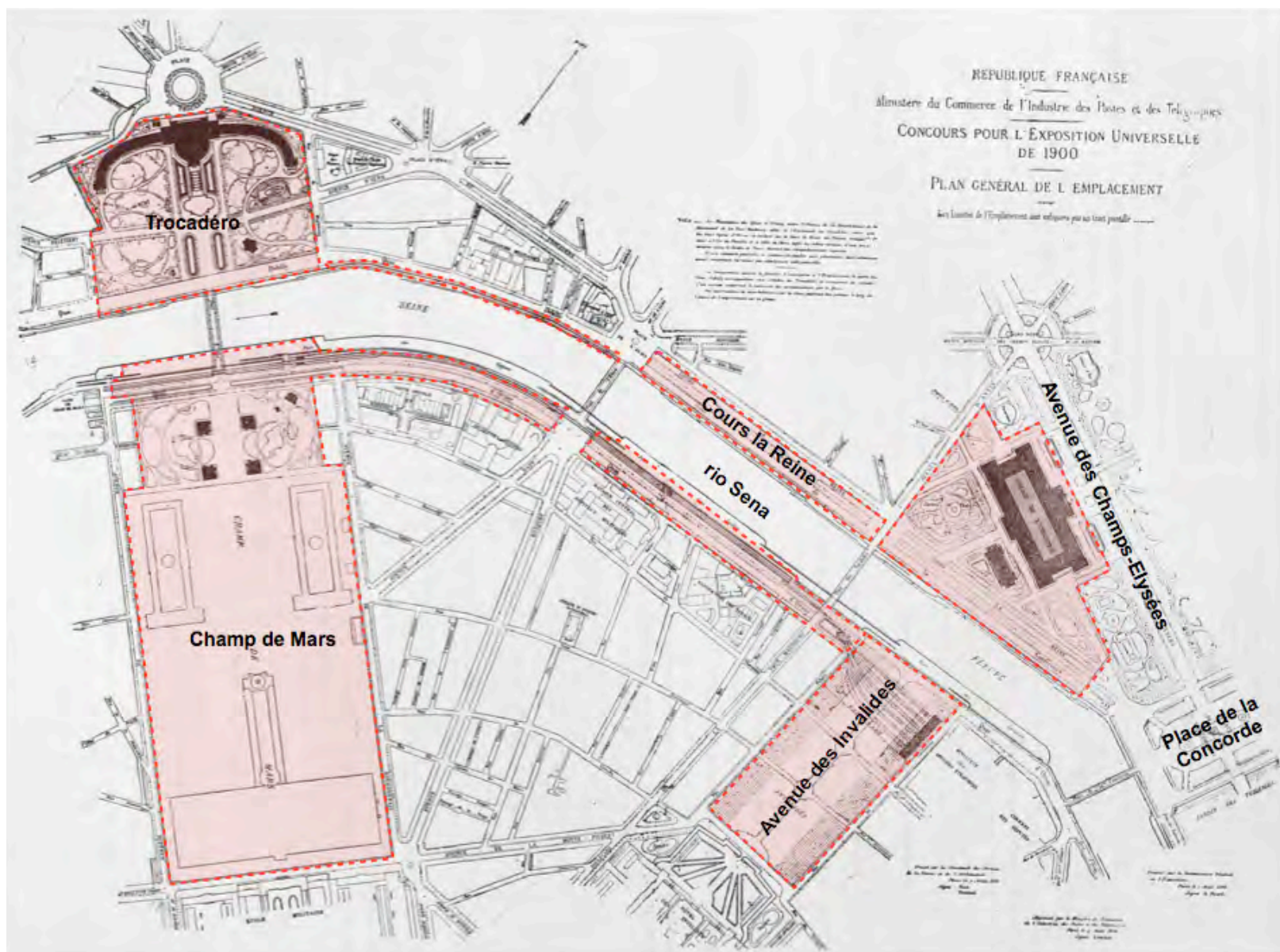


FIGURA 1.65 - Concours pour l'Exposition Universelle de 1900. Plan général de l'emplacement. 1894. Em destaque, a área considerada para o concurso. (Fonte: La Construction Moderne, Concours pour l'Exposition Universelle de 1900, 1894)



FIGURA 1.66 - Joseph Hawkes. *Torre Eiffel vista do Trocadéro 1900*. Fotografia colorizada sobre papel. (Fonte: Goodyear Archival Collection, *Torre Eiffel vista do Trocadéro*, 1900)



FIGURA 1.67 - Joseph Hawkes. *Entrada principal da Exposição de 1900, junto à place de la Concorde 1900*. Fotografia colorizada sobre papel. (Fonte: Goodyear Archival Collection, *Entrada principal da Exposição de 1900, junto à place de la Concorde*, 1900)

Para tanto, optou-se por deslocar o acesso principal da Exposição do Champ de Mars para a Place de la Concorde [FIGURA 1.67]. Desse modo, deslocou-se também o eixo mais importante. Criou-se uma nova axialidade a partir da Esplanade des Invalides, ligando-a ao Champs Elysées. Essa ideia

originou-se da proposta de Eugène Hénard, um dos vencedores do concurso realizado em 1894<sup>221</sup> [FIGURA 1.68], que dividiu a primeira colocação com outros dois arquitetos: Girault [FIGURA 1.69] e Paulin [FIGURA 1.70].

Seguindo a natureza da competição, o júri premiou várias ideias, ao invés de nomear um único vencedor. Foram sumariadas em um relatório final, elaborado por Paul Guadet, professor de teoria arquitetônica na École des Beaux-Arts. **Baseando-se nesse relatório, a seção de arquitetura da Exposição elaborou um plano final.**

Os arquitetos indicados pelo júri acabaram sendo encarregados do projeto de um ou vários pavilhões. Hénard, arquiteto da municipalidade, foi o único dos ganhadores a **ser nomeado oficialmente como o braço direito de Bouvard**. O plano que esse departamento apresentou era tributário do trabalho de Hénard.<sup>222</sup>

Segundo Wesemael, a partir da leitura do relatório de Guadet é possível perceber que “Hénard era ainda o pai espiritual do plano, porque a maioria das diretrizes do relatório derivavam do projeto com que Hénard havia vencido o concurso.”<sup>223</sup> O autor credita praticamente toda a autoria do plano final à Hénard.

<sup>221</sup> Ibid.

<sup>222</sup> Tradução livre da autora. No original: “In line with the nature of the competition, the jury honoured various plans and ideas instead of nominating one winner. Paul Guadet, professor of architectural theory and the École des Beaux-Arts, summarised them in a report. on the basis of this, the Expo’s architectural section worked out a further plan. [...] the nominated submissions were commissioned to design one or more goup palaces. the municipal architect Eugène Hénard (1849-1923) was the only winner to be given an official appointment as Bouvard’s right-hand man. The plan that this department presented was largely Hénard’s work.” In: *ibid.*, p. 354. — grifo nosso. Wesemael infere tal relação a partir de uma carta de Hénard dirigida a Bouvard. Cf. *ibid.*, p. 770., nota 137: “A letter from Hénard to Bouvard dated 1 November 1896 indicates that he was Bouvard’s right-hand man.” V. ANEXO A.

<sup>223</sup> Tradução livre da autora. No original: “On the basis of Guadet’s jury report, Hénard was still the spiritual father of the plan, because most of the guidelines from Guadet’s report stemmed from Hénard’s winning competition plan.” In: *ibid.*, p. 354.



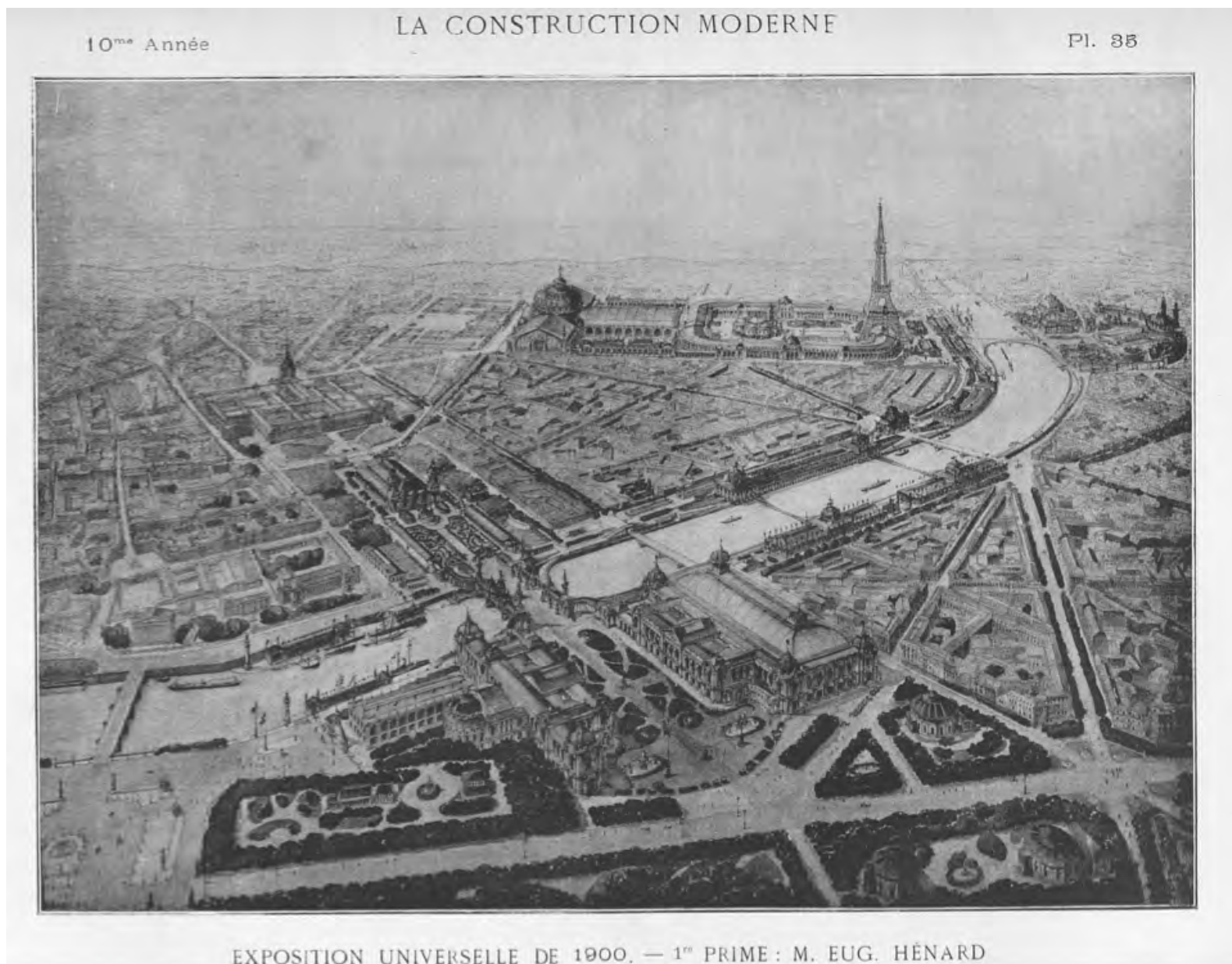


FIGURA 1.68 - *Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Eug. Henard.* (Fonte: *La Construction Moderne*, CM-1895-01-RAPPORT DE M. GUADET [cont.], 1895)

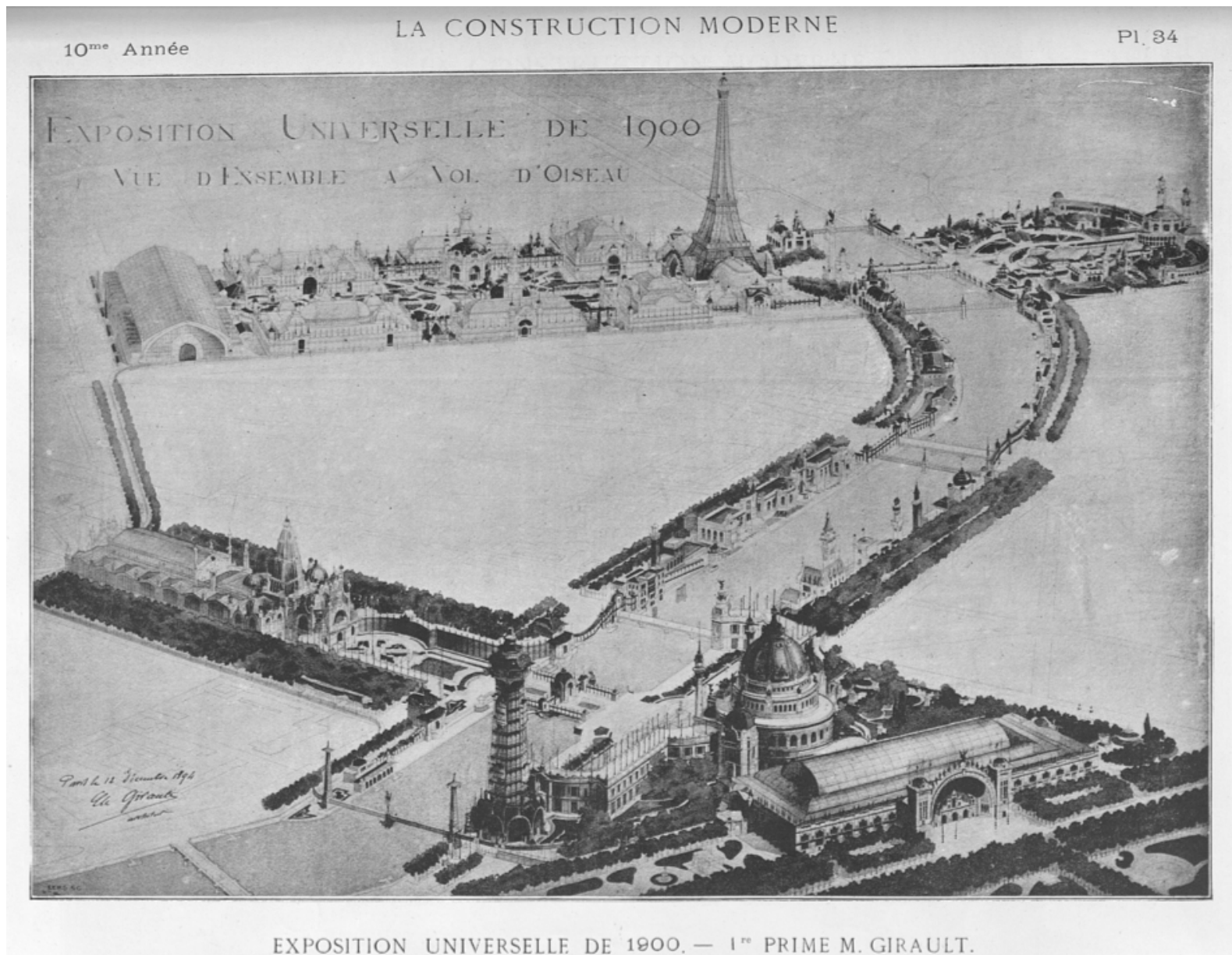


FIGURA 1.69 - Exposition Universelle de 1900. 1<sup>er</sup> Prime: M. Girault. (Fonte: La Construction Moderne, CM-1895-01-RAPPORT DE M. GUADET [cont.], 1895)

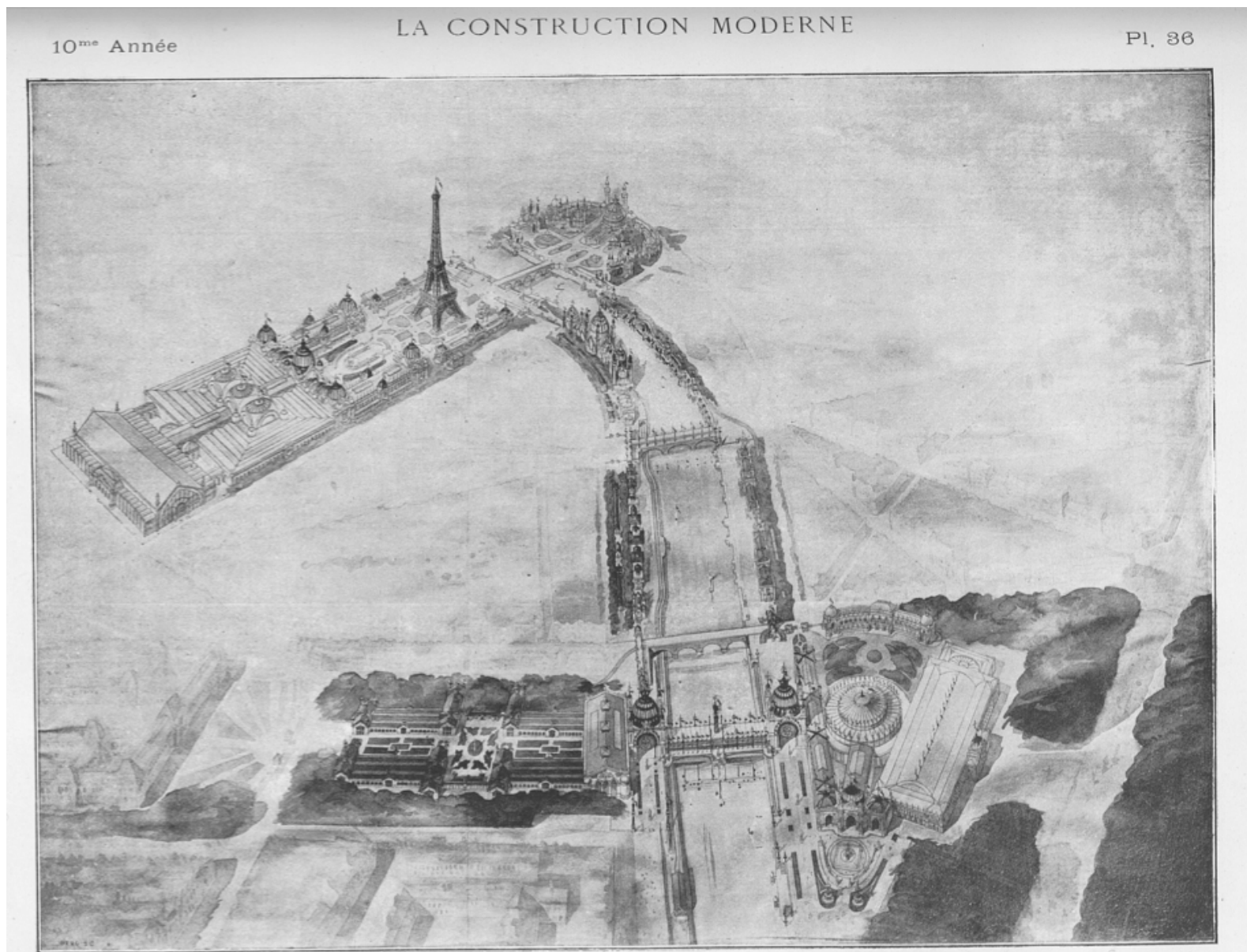


FIGURA 1.70 - Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Paulin.. (Fonte: La Construction Moderne, CM-1895-01-RAPPORT DE M. GUADET [cont.], 1895)

Mas o fato é que o plano final, decidido por volta de março de 1895<sup>224</sup> era uma síntese das três propostas vencedoras, provavelmente atendendo ao disposto no relatório de Guadet e da natureza do próprio concurso, que era um “concurso de ideias”<sup>225</sup>. Ao que tudo indica, o plano dirigido por Bouvard era essa síntese. Na crônica da época, o crédito é dado a Bouvard, como se observa em duas notas encontradas no *La Construction Moderne*: A primeira nota, datada de 16 de março de 1895, afirma:

Esta semana, houve uma reunião dos diretores da Exposição de 1900, sob a presidência de M. Alfred Picard. **\*O conselho, nessa seção, examinou e adotou, em suas diretrizes, o projeto de M. Bouvard relativamente à implantação da Exposição\***.<sup>226</sup>

Dois meses depois, em 6 de maio, outra nota é publicada a respeito:

Havíamos afirmado que **\*o plano geral da Exposição de 1900, estabelecido por M. Bouvard, foi ratificado pelo Conselho de Administração, em sua última sessão.\*** Este plano geral inclui a construção de um Palácio de Belas Artes a ser construído entre a Avenida d'Antin e o grande boulevard de 100 metros<sup>227</sup> cuja implantação leva, como dissemos, à remoção do palácio das Indústrias. **De acordo com o projeto de M. Bouvard**, o novo palácio compõe-se de um corpo principal com duas entradas, uma na nova avenida. Esse novo palácio de desenvolverá em duas alas paralelas e perpendiculares em relação às bordas do Sena. Essas duas alas seriam, após a Exposição de 1900, um museu dedicado a artistas vivos, o edifício principal seria usado para exposições permanentes realizadas anteriormente

<sup>224</sup> CM- 1895 Exposition de 1900, *La Construction Moderne* 10, n. 24, 1895, p. 288.

<sup>225</sup> GUADET, CM-1895-02 [novnum] Rapport de M. Guadet sur le concours pour l'Exposition de 1900 [início], *La Construction Moderne* 10, n. 15, 1895

<sup>226</sup> Tradução livre da autora. No original: “Exposition de 1900 — Cette semaine a eu lieu une réunion du conseil des directeurs de l'Exposition de 1900, sous la présidence de M. Alfred Picard. Le conseil, dans cette séance, a examiné et adopté dans ses grandes lignes le projet de M. Bouvard concernant l'emplacement de l'Exposition.” In: CM- 1895 Exposition de 1900, p. 288. — grifo nosso.

<sup>227</sup> A avenida Nicolas II.

no palácio das Indústrias.<sup>228</sup>

Isto pode ter ocorrido porque Bouvard era o Diretor de Arquitetura da Exposição. No entanto, não se pode descartar a possibilidade de Bouvard ter, de fato, e em conjunto com os três vencedores — ou ao menos Hénard, alçado a seu auxiliar imediato —, concebido o plano-síntese. Essa é uma hipótese levantada a partir da verificação das imagens dos três planos vencedores, de sua confrontação com o plano final implementado e dos comentários veiculados na *La Construction Moderne* sobre esse episódio.

Na revista *La Construction Moderne*, Rivoalen, comentando a respeito, assegura que o plano de Hénard foi o que mais agradou ao júri, cumprindo mais proximamente o esperado.

Deve-se crer, em terceiro lugar, na existência de certa tendência da maioria do júri em favor de um partido franco de *percée*, por uma nova via. O sucesso de M. Hénard seria uma prova disso, posto que ele prolonga a esplanada dos Invalides até a avenida dos Champs-Élysées, que atravessa o Sena por uma ponte — *forum* que colocará a futura *gare* des Moulineaux

<sup>228</sup> Tradução livre da autora. No original: “Exposition de 1900 — Nous avons dit que le plan général de l'Exposition de 1900, arrêté para M. Bouvard, avait été ratifié par le comité des directeurs, dans sa dernière séance. Ce plan général comprend l'édification d'un palais des beaux-arts qui serait construit entre l'avenue d'Antin et le grand boulevard de 100 mètres dont l'établissement entraîne, comme on le sait, la suppression du palais de l'Industrie. D'après le projet de M. Bouvard, le nouveau palais comprend un corps de bâtiment principal avec deux entrées, l'une sur le nouveau boulevard. Ce palais se prolongera en deux ailes parallèles et perpendiculaires au quai. Ces deux ailes seraient, après l'Exposition de 1900, réservées à un musée des artistes vivants; le corps de bâtiment principal servirait aux expositions permanentes qui se tiennent au palais de l'Industrie. M. Bouvard a trouvé le moyen d'établir le nouveau palais des Beaux-Arts en respectant les plantations des Champs-Élysées, y compris celles du Jardin de Paris.” In: CM-1895-04-EXPOSITION DE 1900, *La Construction Moderne* 10, n. 27, 1895, p. 324. — grifo nosso.

vizinha ao [palácio] do Eliseu.<sup>229</sup>

No entanto, o autor observa que os outros premiados têm contribuições importantes para a concepção geral da Exposição, no tocante à implantação dos vários pavilhões e grupos temáticos. De fato, ao se apreciar as imagens dos três primeiros prêmios, percebe-se que há contribuições de todos no plano final implantado. A título de exemplo, quanto à Galerie des Machines, enquanto Girault e Paulin preservam-na em sua concepção e forma original de 1889 [FIGURAS 1.69 e 1.70], Hénard propõe a inclusão de um corpo central alteado, encimado por um domo [FIGURA 1.68]. Quanto à Torre Eiffel, somente Paulin não propôs intervenção em sua base [FIGURA 1.70], deixando-a liberada. Hénard e Girault fazem adaptações de novas estruturas que passam sob as torre [FIGURAS 1.68 e 1.69]. Mesmo com relação à Esplanade des Invalides, Hénard propõe um edifício com duas torres [FIGURA 1.68], que provavelmente serviriam para enfatizar o efeito perspéctico que buscava, sobre o domo de Mansart. O próprio Hénard descartou-o em estudo posterior, de 1896, publicado na revista *Le Génie Civil*<sup>230</sup>.

Outro ponto importante a destacar é que a ideia da *percée* não é exclusiva de Hénard, embora sua proposta seja a melhor concebida. Rivoalen faz uma ressalva, quanto à ideia da nova avenida: “É justo observar que MM. Defrasse, Gauthier, Rives, Mewés, Bauer et Boizot, Morice et

«Fluctuat nec margitur» apresentaram a mesma ideia de abertura de uma avenida [percement], mas talvez com menor largura e liberdade”. Continuando, o autor frisa que “MM. Gauthier et Mewés obtiveram os terceiros prêmios”<sup>231</sup>, ou seja, que a ideia não seria exclusividade de Hénard. O eixo Invalides-Champs-Élysées está renunciado em várias propostas porque a construção da ponte Alexandre III havia sido decidida pouco tempo antes.

A originalidade da proposta de Hénard está em descartar o Palais de l’Industrie, de 1851, prolongando o eixo criado pela ponte, em continuação à Esplanade des Invalides, alcançando os Champs Élysées. Faceando a avenida proposta, batizada como Nicolau II, em ambos os lados, Hénard propôs a implantação de dois novos pavilhões — o Petit Palais e o Grand Palais. Essa ideia foi prontamente aceita porque alinhava-se às pretensões do comitê organizador e sua posição quanto aos remanescentes de eventos passados. Picard sublinhou a importância dessa decisão no relatório preparado após o encerramento da Exposição de 1900:

Conservando, mesmo modificado, o palais de l’Industrie, a Comissão geral não poderia mais oferecer à Exposição o caráter de novidade e de originalidade que lhe seria essencial; arriscando ser repetitivo e banal, [a Comissão] enganaria as legítimas esperanças da população parisiense.<sup>232</sup>

<sup>229</sup> Tradução livre da autora. No original: “Il faut bien, en troisième lieu, croire à l’existence d’une certaine majorité du jury en faveur d’un parti franc de percée, de voie nouvelle. Le succès de M. Hénard en serait une preuve, puisqu’il prolonge l’esplanade des Invalides jusqu’à l’avenue des Champs-Élysées, en traversant la Seine sur un pont — \_forum\_ qui mettrait la future gare des Moulinaux en voisinage de l’Élysée.” In: E RIVOALEN, CM-1895-02 [novnum] Exposition Universelle de 1900. Planches 34, 35 et 36, *La Construction Moderne* 10, n. 15, 1895, p. 171-177.

<sup>230</sup> Hénard, 1896, apud Jean-Louis COHEN, *Eugène Hénard. Études sur l’architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l’architecture et l’urbanisme*, 2012, p. 270.

<sup>231</sup> Tradução livre da autora. No original: “Il est juste d’observer que MM. Defrasse, Gauthier, Rives, Mewés, Bauer et Boizot, Morice et «Fluctuat nec margitur» (?) ont présenté la même idée de percement, mais avec peut-être moins de largeur et de liberté. MM. Gauthier et Mewés ont obtenu des troisièmes primes.” In: E RIVOALEN, CM-1895-02 [novnum] Exposition Universelle de 1900. Planches 34, 35 et 36

<sup>232</sup> Tradução livre da autora. No original: “En conservant, même modifié, le palais de l’Industrie, le Commissariat général ne pouvait plus donner à l’Exposition le cachet de nouveauté et d’originalité qui lui était indispensable; il risquait les redites et la banalité; il trompait les légitimes espérances de la population parisienne.” In: alfred

Além disso, Hénard propõe uma nova axialidade de caráter monumental à trama urbana, que respondia perfeitamente aos anseios de novidade para 1900. Rivoalen credita a esse aspecto da proposta de Hénard a razão de sua grande aceitação pelo júri:

Mas eu creio, ainda, como já disse antes do julgamento [das propostas], que se deve ao «partido monumental e de efeito duradouro», à «ligação real» e à «união das partes da Exposição, com a entrada monumental na magnífica avenida dos Champs-Élysées», que se deve a escolha do júri.

Nesse ponto dos Champs-Élysées, ao invés do pesado edifício do palácio das Indústrias, se abriria a avenida dos Invalides, de 1900 ou do século, a entrada «de la Paix», com a estátua alegórica em seu eixo.<sup>233</sup>

### 1.3.1.3. A PONTE ALEXANDRE III

Na ocasião do concurso, a construção da Ponte Alexandre III já estava definida e a discussão sobre sua realização — desenho e implantação — foi motivo de várias considerações. Aparentemente, a proposta de Hénard era a melhor resposta à necessidade de se preservar as perspectivas sobre o Sena e a cidade, a partir do Cours la Reine, além de resolver problemas de circulação:

Relativamente ao trânsito, uma nova ponte sobre o Sena ligaria os distritos localizados atrás do Hôtel des Invalides com o centro, e então aliviar a pressão sobre a Ponte de la Concorde. A melhoria para o trânsito somente poderia se conciliar com o panorama pela aplicação da tecnologia mais moderna: para preservar a linha de visão aberta, a ponte em ferro fundido tão baixa quanto possível, sem que tenha que se apoiar em pilares, para que não impedisse a navegação. Dessa maneira, Hénard propiciou um décor apropriado para a exibição do gosto francês: a estética urbana moderna francesa.<sup>234</sup>

As qualidades estéticas e técnicas da nova ponte foram exploradas ao máximo. E também as qualidades simbólicas: foi batizada com o nome de Alexandre III, pai do então czar russo, Nicolau II, que participou do lançamento da pedra fundamental, em cerimônia cheia de pompa, celebrando recente acordo franco-russo.

Quanto ao seu desenho, foi pensado em um impressionante único arco [FIGURA 1.71], de modo a concatenar um vão que possibilitasse a navegação no Sena sem grandes percalços durante a sua construção, preservando-se ainda a altura das outras pontes de Paris e ao mesmo tempo oferecesse um tabuleiro plano, de modo a não interferir no eixo visual Champs-Élysées-Invalides.

PICARD, *Exposition Universelle Internationale de 1900. Rapport général administratif et technique. Tome 1er*

<sup>233</sup> Tradução livre da autora. No original: “Mais je persiste à croire, comme je le disais avant le jugement, que c’est au «parti monumental et d’effet durable», à la «liaison réelle» et au «\_rapprochement\_ des parties de l’Exposition, avec entrée monumentale sur l’avenue magnifique des Champs-Élysées», que ce projet doit la distinction du jury. A ce point des Champs-Élysées, au lieu du lourd coffre dit palais de l’Industrie, s’ouvrirait l’avenue des Invalides, de 1900 ou du siècle, l’entrée «de la Paix», avec statue allégorique dans l’axe.” In: RIVOALEN, E. CM-1895-02 [novnum] Exposition Universelle de 1900. E RIVOALEN, CM-1895-02 [novnum] Exposition Universelle de 1900. Planches 34, 35 et 36, p. 171-177.

<sup>234</sup> Tradução livre da autora. No original: “With regard to traffic, a new bridge across the Seine would link the districts behind the Hôtel des Invalides with the centre, and thus relieve the pressure on the Pont de la Concorde. The improvements to the traffic situation could only be reconciled with the panorama by applying the most modern technology: to keep the skyline open, the cast-iron bridge so that it could span the Seine as lowly as possible without having to rest on pillars that impeded shipping. In this way, Hénard supplied a suitable décor to the exhibition of French taste: modern French urban aesthetics.” Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*

Isso foi assunto de extensas discussões no meio profissional, contando com a contribuição de Bouvard, como atesta artigo no *La Construction Moderne* de 1896:

Sobre a questão de se saber se a ponte terá um ou mais arcos, o debate tornou-se bem sério. Parece que em razão das necessidades dos serviços de navegação e das dificuldades para as fundações no leito do Sena nesse ponto, será adotado o partido de uma ponte com vão único. Com tal amplitude e [trabalhando] com a menor flecha possível, o trabalho oferece reais dificuldades e terá uma importância excepcional. [...] Em recente entrevista, M. Bouvard acrescentou: “Só me resta fazer com que [a ponte] seja estética e satisfaça o gosto artístico dos parisienses.”<sup>235</sup>



FIGURA 1.71 - A ponte Alexandre III e seu arco único. (Fonte: ÇELIK, 1984)

<sup>235</sup> Tradução livre da autora. No original: “Sur la question de savoir si le pont aura une ou plusieurs arches, le débat a été plus sérieux. Il semble que, en raison des nécessités de service pour la batellerie et des difficultés de fondations dans le lit de la Seine à cet endroit, on prendra le parti d’adopter un pont d’une seule travée. Avec une semblable portée et la très faible flèche dont on pourra disposer, le travail offre de réelles difficultés et aura une importance exceptionnelle. [...] Dans une récente entrevue, M. Bouvard ajoutait: «Il me reste à obtenir qu’il soit esthétique et satisfasse le goût artistique des parisiens» J. A. BOUVARD, L’Exposition Universelle de 1900. Pont Alexandre III, *La Construction Moderne* 2a. série/1<sup>o</sup> ano, n. 38, 1896, p. 449.



FIGURA 7.72 - Atelier Nadar. Visite du chantier de l’Exposition Universelle de 1900. Pont Alexandre III A comitiva inspeciona as obras da ponte Alexandre III. Fotografia em suporte de vidro. (Fonte: NADAR, 1900, , ©RMN)

#### 1.3.1.4. NOVO CONCURSO: PETIT E GRAND PALAIS

Como em 1894 tratava-se de um concurso de ideias e apesar de ter definido o partido dos dois blocos ladeando a nova avenida aberta em extensão à Esplanada des Invalides, o projeto dos edifícios só foi decidido em 1896, através de novo concurso. No entanto, a concepção do conjunto estava subordinada às orientações de Bouvard:

Os concorrentes deverão se preocupar somente como o planejamento dos interiores e do aspecto exterior. A forma e as dimensões do edifício, acuradamente estudadas pelo diretor geral dos serviços de arquitetura, M. Bouvard, e por seus colaboradores, MM. Hénard, Sortais, Tronchet, Varcollier, não terão nenhuma modificação a ser feita.<sup>236</sup> [FIGURA 1.73]

<sup>236</sup> Tradução livre da autora. No original: “Mais le concurrents n’auront à se préoccuper que de l’aménagement intérieur et de l’aspect extérieur. La forme et les dimensions de l’édifice, soigneusement étudiées par le directeur des services d’architecture, M. Bouvard, et par ses collaborateurs, MM. Hénard, Sortais, Tronchet, Varcollier, n’auront aucune modification à subir” In: CM-1895-05, *La Construction Moderne* 10, n. 33, 1895, p. 396.

Não há dúvida quanto ao papel de Bouvard nesse episódio. Ele define o perímetro em que se poderia construir os palácios. Essa definição partiu da preocupação com a preservação máxima das árvores existentes naquele trecho da avenida des Champs-Élysées:

M. Bouvard encontrou uma maneira de implantar o novo Palácio de Belas Artes respeitando as árvores dos Champs-Élysées, incluindo o Jardim de Paris<sup>237</sup>.

Hénard reconhece esse esforço de Bouvard em texto pontilhado de acidez que produziu para defender seu partido, na revista *L'Architecture*, em dezembro de 1895, pois era acusado de provocar a “devastação de 400 árvores da avenue des Champs-Élysées”:

Onde está a devastação? [...] Todas as árvores de troncos bem formados, todas os belos olmos, foram cuidadosamente escolhidos. A própria forma do projeto do novo palácio deriva da preocupação que o diretor de obras de arquitetura [Bouvard] teve quanto a preservar as grandes árvores do Jardin de Paris. E quantas são as árvores sacrificadas? Sete ao todo. [...] Quanto às 393 restantes, trata-se de árvores de alinhamento, a maioria com cerca de 30 anos, e que podem ser transportadas em carroças.

É contra essa pretensa devastação que a Sociedade dos monumentos [Société des amis des monuments] sai em

guerra (ela deveria juntar ao seu nome Amigos dos monumentos e das árvores de alinhamento; é um pouco longo, mas rima).<sup>238</sup>

Os resultados do concurso são publicados na revista *La Construction Moderne*, em 25 de julho: Girault leva o Petit Palais e a equipe encabeçada por Jacques Hermant é a vencedora para o Grand Palais. O júri decidiu, ainda, “que os projetos vencedores serão executados em fases, todos sob a direção de M. Bouvard.”<sup>239</sup> Na FIGURA 1.74, pode-se observar o plano geral de implantação final do conjunto.

Essa ação empreendida por Bouvard é de capital importância para o presente estudo pois revela-se como importante precedente do que virá a realizar em São Paulo em 1911. Nesse episódio de 1900, em Paris, Bouvard indubitavelmente está procedendo à uma operação conciliatória de visões quase antagônicas: quer entre edificar e preservar as pré-existências; quer entre responder aos anseios da municipalidade de Paris e dos proponentes das soluções para a Exposição de 1900.

237 Tradução livre da autora. No original: “Exposition de 1900 — Nous avons dit que le plan général de l’Exposition de 1900, arrêté para M. Bouvard, avait été ratifié par le comité des directeurs, dans sa dernière séance. Ce plan général comprend l’édification d’un palais des beaux-arts qui serait construit entre l’avenue d’Antin et le grand boulevard de 100 mètres dont l’établissement entraîne, comme on le sait, la suppression du palais de l’Industrie. D’après le projet de M. Bouvard, le nouveau palais comprend un corps de bâtiment principal avec deux entrées, l’une sur le nouveau boulevard. Ce palais se prolongera en deux ailes parallèles et perpendiculaires au quai. Ces deux ailes seraient, après l’Exposition de 1900, réservées à un musée des artistes vivants; le corps de bâtiment principal servirait aux expositions permanentes qui se tiennent au palais de l’Industrie. M. Bouvard a trouvé le moyen d’établir le nouveau palais des Beaux-Arts en respectant les plantations des Champs-Élysées, y compris celles du Jardin de Paris.” In: CM-1895-04-EXPOSITION DE 1900, p. 324. — grifo meu.

238 Tradução livre da autora. No original: “Où est la dévastation? [...] Tous les arbres de haute futaie, tous les beaux ormes, ont été soigneusement relevés. La forme même du plan du nouveau palais dérive du souci que le directeur des travaux d’architecture a eu de ménager les grandes arbres du Jardin de Paris. Combien donc de ces grands arbres se trouvent-ils sacrifiés? Sept en tout. [...] Quant aux 393 autres sujets, ce sont des arbres dits d’alignement, âgés tout au plus d’une trentaine d’années, et qui sont pour la plupart transportables au chariot. C’est contre cette prétendue dévastation que la Société des amis des monuments part en guerre (elle devrait bien ajouter à son titre Amis des monuments et des arbres d’alignement; c’est un peu long, mais la rime y est)”. In: Hénard, 1895, apud Jean-Louis COHEN, *Eugène Hénard. Études sur l’architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l’architecture et l’urbanisme*, p. 268.

239 Tradução livre da autora. No original: “que les projets primés ne seraient exécutés qu’en partie, sous les ordres de M. Bouvard”. In: CM-1896-02- LA PERSPECTIVE DES INVALIDES, *La Construction Moderne* serie2ano1, n. 19, 1896, p. 516.



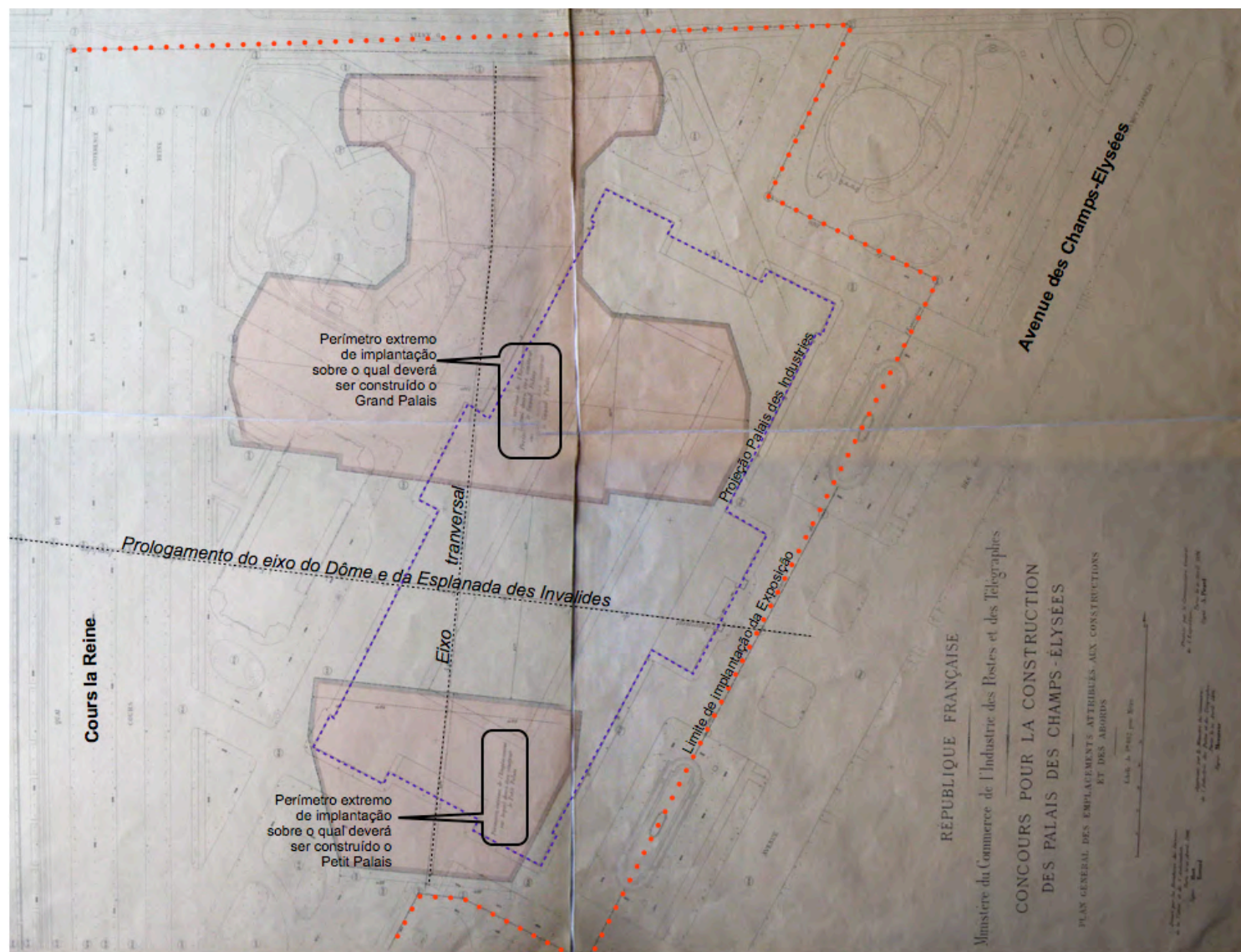


FIGURA 1.73 - République Française. Ministère du Commerce de l'Industrie des Postes et des Télégraphes. Concours pour la construction des palais des Champs-Élysées. Plan général des emplacements attribués aux constructions et des abords. Plano geral de implantação do Petit e Grand Palais e áreas de entorno, com a abertura de avenida em continuação ao eixo da Esplanada dos Invalides. A esquerda: "Dressé par les Directeurs des Services de la Voirie et de l'Architecture, Paris, le 21 Avril, 1896. Signé: Huet/Bouvard" à direita: "Proposé par le Commissaire Général de l'Exposition. Paris le 21 Avril 1896. Signé: A. Picard". Abaixo, centralizado: "Approuvée par le Ministre du Commerce de l'Industrie des Postes et des Télégraphes. Paris le 21 Avril 1896. Signé: Mesureur" Esc: 1:2000. Nanquim sobre papel, 2080x2080cm aprox.. Foto da autora, jul.2010.(Fonte: Acervo BHVP, 1896)

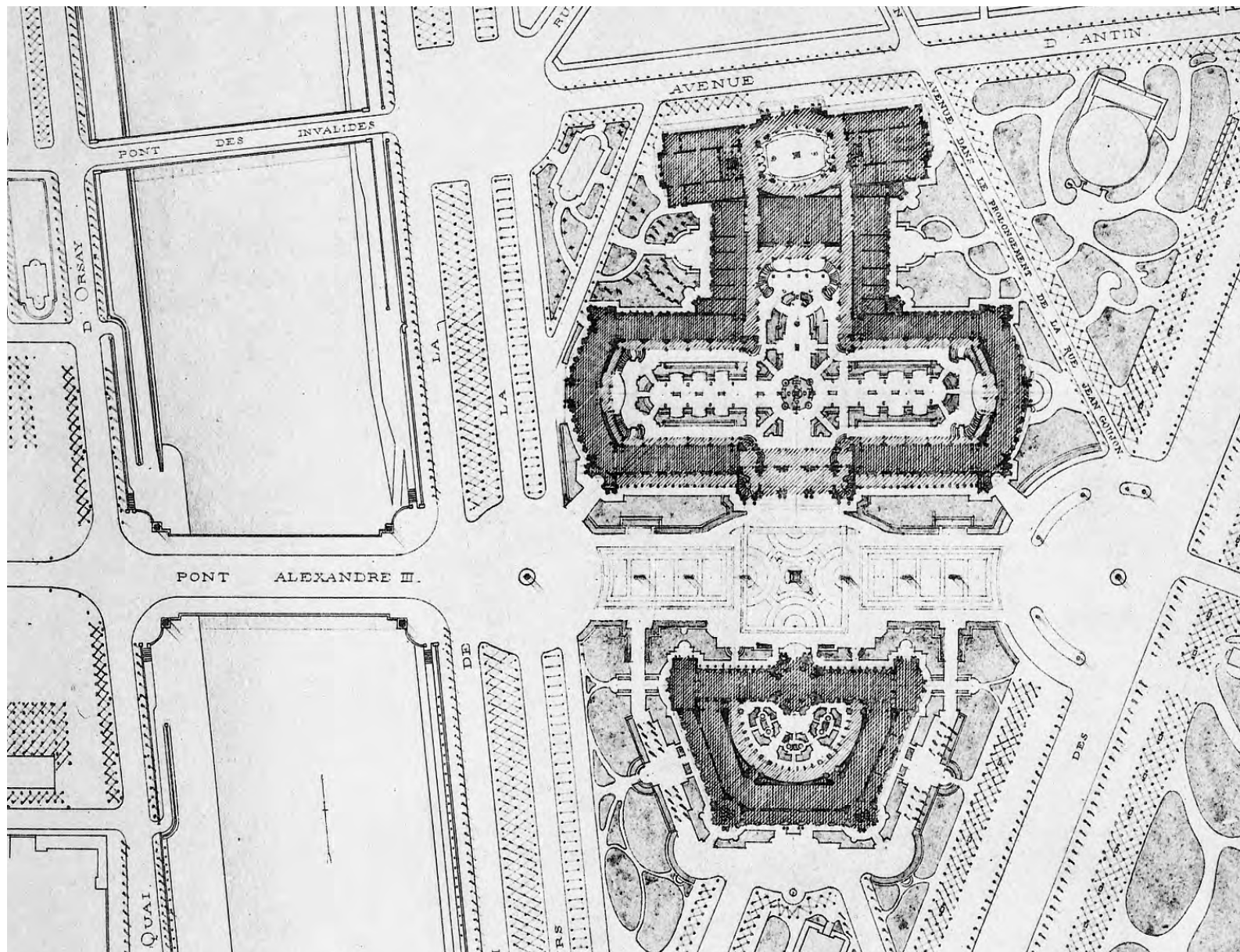


FIGURA 1.74 - Ministère du Commerce de l'Industrie des Postes et Télégraphes. Exposition de 1900. Direction des Services d'Architecture. Plan d'Ensemble. Plano geral de implantação dos Petit e Grand Palais, Paris. Tinta sobre papel. (Fonte: Acervo BNF, Plan d'Ensemble, 1896)

Resultam soluções que parecem adequar-se aos diversos interesses: a definição dos palácios que deveriam — e certamente ainda o são — a marca daquela exposição e a manutenção das árvores, que eram também elas, a marca da área do Champs-Élysées. Do mesmo modo administrar as demandas técnicas inerentes à construção da ponte Alexandre III e da implantação da avenida Nicolas II, cuja continuidade com a Esplanada dos Invalides deveria ser assegurada.

Se Hénard discute e indica os procedimentos que garantiriam a percepção do conjunto monumental, articulando os pontos extremos da nova axialidade — Champs Élysées e Invalides —, é Bouvard, provavelmente, a quem coube dar a palavra final entre as possibilidades de execução da ponte, munido pelos estudos de seu braço direito<sup>240</sup>.

### 1.3.1.5. O COTIDIANO NA PRÉFECTURE DE LA SEINE

Não são apenas eventos extraordinários que Bouvard cria. No cotidiano da administração parisiense, tem papel fundamental, ao dirigir os trabalhos de registro, catalogação de informações, fatos e eventos para que se promova, ao mesmo tempo, o controle da vida e expansão da cidade e que se garanta permanentemente, a continuidade da planificação haussmanniana.

Uma amostra dessa ação contínua é o *Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris* (**Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris**, 1909) [FIGURA 1.75], coleção

<sup>240</sup> A respeito das soluções previstas para a execução do eixo Champs-Élysées-Invalides e a ponte Alexandre III, ver Hénard, E. Exposition de 1900. La perspective des Invalides et les Champs-Élysées, apud \_\_\_\_\_. „Eugène Hénard. Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme, p. 270-277.

cartográfica que reúne importantes informações sobre a cidade, desde a nova divisão política adotada por Haussmann, os *vingt arrondissements* [FIGURA 1.76], até o preparo da planta cadastral de cada um deles [FIGURA 1.77].



FIGURA 1.75 - *Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris*. Brasão impresso com os dizeres que abrem o atlas, entre alegorias e o brasão da cidade de Paris. Folha de rosto do Atlas: "ATLAS MUNICIPAL des VINGT ARRONDISSEMENTS de la VILLE de PARIS. DRESSÉ SOUS L'ADMINISTRATION DE M. J. de SELVES, SÉNATEUR, PRÉFET DE LA SEINE, sous la Direction de M. BOUVARD, Directeur Administratif des Services d'Architecture et des Promenades et Plantations, par les soins de M. J. M. PETIT, Géomètre en Chef avec le concours des Géomètres du Plan de Paris. 1909". Impressão sobre papel. Foto da autora, 2010. (Fonte: Acervo BHVP, **Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris**, 1909)

A sua qualidade e precisão possibilitará que seja utilizado até o final da Primeira Grande Guerra, para a marcação das áreas atingidas pelos bombardeios inimigos [FIGURA 1.78], visando à reconstrução da cidade. Em 1910, essa mesma coleção serviu para a elaboração de uma planta cadastral [FIGURA 1.79] das áreas atingidas pela grande cheia do rio Sena daquele ano, quando o nível d'água subiu cerca de seis metros e desencadeou uma permanente vigília sobre o Sena, que permanece ainda hoje, evidentemente, sobre bases mais precisas<sup>241</sup>.

<sup>241</sup> A municipalidade de Paris mantém uma página em seu site para orientação aos habitantes que remete à grande cheia de 1910. São disponibilizadas cartas das áreas



FIGURA 1.76 - VILLE DE PARIS. Plan de Paris depuis l'annexion avec sa division en 20 arrondts. conformément à la loi du 16 juin 1859 Impressão colorida sobre papel, aprox. 90x60cm. Faz parte do Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris. Foto da autora, jul.2010<sup>242</sup>. (Fonte: Acervo BHVP, *Plan de Paris depuis l'annexion avec sa division en 20 arrondts. conformément à la loi du 16 juin 1859*, 1909)



FIGURA 1.77- *Relief du sol naturel de Paris. Deuxième essai de représentation.* Nanquim sobre impressão em papel Faz parte do Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris. Foto da autora, 2010. (Fonte: VILLE DE PARIS, 1910)



FIGURA 1.78 - BOUVARD, Joseph Antoine. *Ville de Paris. Service du Plan de Paris. 1er. arrondt.: Du Louvre. 2e. arrondt.: de la Bourse* Mapa de Paris, 1º e 2º arrondissements. Detalhe mostrando as áreas atingidas por bombardeios. Estrelas azuis, danos parciais; estrelas vermelhas, danos de grande extensão. Nanquim sobre papel. 1903. Acesso em: 7.jul.2010. Formato arquivo: Carta topográfica. Foto da autora, 2010. (Fonte: BOUVARD, 1903, Acervo BHP)

inundáveis e procedimentos em caso de cheia. Disponível em: <[http://www.paris.fr/pratique/eau/la-seine/les-cartes-des-zones-inondables/rub\\_1314\\_stand\\_5936\\_port\\_3142](http://www.paris.fr/pratique/eau/la-seine/les-cartes-des-zones-inondables/rub_1314_stand_5936_port_3142)>. Acesso em 10.jan.2012.

<sup>242</sup> VILLE DE PARIS, *Plan de Paris depuis l'annexion avec sa division en 20 arrondts. conformément à la loi du 16 juin 1859*, 1909



FIGURA 1.79 - COMMISSION DU VIEUX PARIS. *Plan de la crue de 1910 d'après les travaux de la Commission des inondations* Detalhe mostrando em azul, as ruas inundadas e em vermelho, os edifícios cujos subsolos foram inundados. Faz parte do "Atlas Municipal des Vingt Arrondissements de la Ville de Paris". Nanquim sobre impressão colorida, aprox. 90x60cm, encadernado.. Foto da autora, jul.2010. (Fonte: COMMISSION DU VIEUX PARIS, 1910, Acervo BHP)

Dentro desse mesmo espírito de grande qualidade técnica, será preparado um mapa atualizado do Bois de Vincennes, provavelmente por conta das interferências decorrentes da Exposição de 1900 [FIGURA 1.80]

Assim se consolidou a carreira e, sobretudo, a fama de Bouvard. Fica evidente que seu aprendizado sobre as questões urbanas se dá efetivamente na direção e administração das obras. A partir do exame de todo esse material, revelam-se suas principais virtudes: a capacidade administrativa e gerencial, a rapidez com que toma decisões e as executa, a qualidade de colocar-se como interlocutor de equipes e interesses. Tudo muito útil, mais tarde, para o desempenho de seus encargos no exterior, representando a República Francesa. Tais virtudes o conduzem ao

reconhecimento internacional. Torna-se, portanto, e a partir da prática na administração pública, um expert em assuntos urbanos. Em 1900, como visto no início deste capítulo, foi agraciado com a patente mais alta da Légion d'Honneur, Grande Officier [FIGURA 1.1]. Tendo participado do V Congrès Internationale d'Architectes, que ocorreu em paralelo à Exposição de 1900, foi convidado a ser membro honorário e correspondente do Royal Institute of British Architects (RIBA)<sup>243</sup>.



FIGURA 1.80 - BECK, *Géometre en Chef du Plan de Paris*. *Plan du Bois de Vincennes* Impressão sobre papel, aprox. 120x190cm. Foto da autora, jul.2010<sup>244</sup> (Fonte: BECK, 1899, Acervo BHVP)

<sup>243</sup> Discurso de Mr. Locke, delegado do RIBA, no banquete oferecido no Hotel Continental, em 4.out.1900: "Votre grande et belle exposition de Paris nous était aussi très familière grâce à M. Charles Lucas qui nous avait fait une conférence sur ce sujet à Londres au mois de février et à M. Bouvard qui nous a envoyé, à l'Institut Royal, une très belle collection de photographies de tous les bâtiments de l'Exposition. Je saisis cette occasion pour remercier au nom de mon Institut ces deux messieurs, et je suis heureux d'ajouter que j'ai écrit aujourd'hui à M. Bouvard pour l'inviter à se présenter comme membre honoraire et correspondant de l'Institut Royal. In: *Vème Congrès international des architectes. Compte rendu et notices*, p. 299.

<sup>244</sup> *Géometre en Chef du Plan de Paris* BECK, *Plan du Bois de Vincennes*, 1899

#### 1.4. PRIMEIROS ENCARGOS COMO ‘EXPERT’ DOS “EMBELEZAMENTOS E MELHORAMENTOS DAS CIDADES MODERNAS”<sup>245</sup>

Em virtude da fama adquirida na organização das exposições universais e principalmente em razão dos resultados da edição de 1900, no que concerne a melhoramentos urbanos, Bouvard se vê alçado em nova fase em sua carreira. Passa, a partir de 1902, a atuar como consultor para assuntos de embelezamento e melhoramentos urbanos para várias cidades na França e no exterior.

Do que se apurou até a presente data, Bouvard preparou propostas de variadas escalas para Istanbul (1902 e 1908), Bruxelas (1902-1904), Buenos Aires (1907-1910), Bayonne (1905), Rio de Janeiro (1909), Rosario (1910), São Paulo (1911-1912), Montevideú (1911) e Curitiba (1912). Há ainda indícios de que tenha elaborado um trabalho em Cordoba, Argentina, provavelmente ligado à sua proposta de Rosario. E também teria sido convidado para preparar um plano para Santiago, no Chile.

Os encargos de Istanbul e Bruxelas têm caráter mais restrito a determinadas áreas da cidade, estanques, que não se conformam como intervenções mais abrangentes e só aparentemente relacionam-se com as intervenções de 1900 em Paris. Nestas, como visto, as partes relacionavam-se constantemente, quer pela própria Exposição, quer pelas possibilidades de visualização, a partir de um ponto na cidade, das demais áreas do conjunto. Foram eleitos três pontos focais principais: Invalides, Champ de Mars e Torre Eiffel e Trocadéro. Segundo as normas estéticas, uma perspectiva compreendem sempre um pano de fundo e um plano frontal, além de

molduras e pontos focais. E a variedade de cada um desses subsistemas garantia à Exposição o desfrute da diversidade, uma simetria refinada e a tão esperada unidade<sup>246</sup>. Essa ideia, apesar de conhecida e praticada por Bouvard, não foi posta em prática nem em Istanbul, nem em Bruxelas, como se verá.

Sob outro ponto de vista, nota-se nesses primeiros encargos, que as novas ideias da ciência que apenas se organizava — o urbanismo — não contaminam o discurso e muito menos o desenho de Bouvard. Portanto, optou-se por apresentá-las nesta Primeira Parte da Tese, como antecedentes dos demais encargos, que serão comentados na Segunda Parte.

<sup>245</sup> O Estado de S. Paulo, 7.nov.1920, p. 3.

<sup>246</sup> Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, p. 357.

### 1.4.1. ISTANBUL

Em 1902 Bouvard foi convidado pelo embaixador do Sultão Abdulhamit II em Paris a preparar um plano de embelezamento para Istambul. O sultão estaria aborrecido com os comentários sobre o estado de abandono da cidade, particularmente após ter sido informado de um artigo de um viajante europeu que criticava veementemente o descaso com os principais cartões-postais de Istambul: “Como podemos responder a palavras tão bem fundamentadas? Podemos aceitá-las calados ou então limpar, embelezar e reconstruir nossa capital.”<sup>247</sup> Assim, incumbiu seu embaixador de contatar Bouvard, pois desejava que Istambul se tornasse parecida com as cidades européias, já que aquelas detinham os “critérios particularmente notáveis de beleza e progresso”<sup>248</sup>.

A proposta de Bouvard não foi a primeira intervenção europeizante em Istambul. Desde o século XVIII, o Império Otomano decidiu-se por uma aproximação com o Ocidente, promovendo transformações culturais e sociais. Uma delas, mais recente, consumada por um ato oficial no início do século XX, foi a ocidentalização da escrita, substituindo os caracteres árabes pelo alfabeto latino.

Outras manifestações desse processo são algumas intervenções pontuais na cidade, em tentativas de regularização, se não de todo o tecido

urbano Istambullu, pelo menos de algumas de suas vias mais importantes, como foi o caso da retificação da Divanyolu, em 1868, em concordância com alguns dos princípios do “Beaux-Arts planning”, quando “a importância monumental dessa via como conectora entre a Hagia Sophia, o Hipódromo e a Praça Beyazit foi enfatizada”<sup>249</sup>.

Ao final do século XIX, a cidade encontrava-se familiarizada com a arquitetura Beaux-Arts, devido ao afluxo de imigrantes europeus vindos para trabalhar ou montar seus negócios em Istambul, em função de tratados comerciais assinados entre a Turquia e países europeus. “os edifícios de inspiração européia concentravam-se na região de Galata, antigo subúrbio fundado pelos genoveses, séculos atrás e que se transformou em um pólo de negócios internacionais a partir da década de 1840”<sup>250</sup>.

Esse encontro evidentemente deu-se em dois sentidos, de modo que surgiram na cidade alguns exemplares de edifícios com características ocidentalizantes, notadamente da vertente francesa Beaux-Arts, e concomitantemente, algumas características orientais ou ainda, islâmicas, foram sendo percebidas nos edifícios construídos pelos europeus em seus bairros.

Porém, o processo de ocidentalização de Istambul foi mais proeminente, já que foi uma opção também adotada pelo regime republicano que sucedeu o Império Otomano, no início do século XX. Como em São Paulo, onde os vestígios do passado colonial precisavam ser apagados, este

<sup>247</sup> Tradução livre da autora. No original: “What can we say against these well-founded words? We should either silently accept all the guilt and yield to every accusation or we should clean, embellish, and rebuild our capital.” In: Ergin, 1938, apud Zeynep ÇELİK, Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul, *The Journal of the Society of Architectural Historians* 43, n. 4, 1984, p. 342. As críticas referiam-se ao descaso com os monumentos históricos da cidade, cuja organização ainda não tirava partido das belezas naturais da região, particularmente da borda marítima: as praças Eminönü, Karaköy, a ponte Galata e a costa marítima desde Sarayburnu [próximo ao Palácio Topkapı] até Yedikule [junto à ponte Galata].

<sup>248</sup> Tradução livre da autora. No original: “the unique criteria for beauty and progress.” In: *ibid.*

<sup>249</sup> Tradução livre da autora. No original: “The monumental importance of this road as the connector of Hagia Sophia, the Hippodrome, and Beyazit Square was emphasized.” In: *ibid.*

<sup>250</sup> Tradução livre da autora. No original: “The European-inspired buildings were concentrated in Galata, the old Genoese suburb to the north of the Golden Horn, which had become a lively locus of international trade after the 1840s.” In: *ibid.*, p. 343.

esforço também mostrou seus efeitos na arquitetura *Istambullu*, como observa Orham Pamuk<sup>251</sup>, quando se refere às “*yalis* – esplêndidas casas a beira-mar construídas pelas grandes famílias otomanas ao longo dos séculos XVIII e XIX – [que] acabaram sendo vistas como modelos de uma identidade e de uma arquitetura obsoletas”.

Quando foi convidado pelo embaixador otomano, Bouvard,

sobrecarregado com suas responsabilidades em Paris, não dispunha de tempo para visitar a capital Otomana. Entretanto, ele não recusou o convite. Solicitou fotografias da cidade em grande formato, de acordo como as quais preparou seu ‘*avant-projet*’. Mesmo tendo sido contratado diretamente pelo sultão, o governo francês pagou-lhe as despesas, apresentando o projeto como um presente oficial.<sup>252</sup>

Obviamente, em função da limitação apresentada pelas imagens enviadas, Bouvard concentrou-se nos principais pontos da cidade, a saber, o Hipódromo, a Praça Beyazit, a ponte Galata e a Praça da Sultanesa Valide, preparando amplas perspectivas em “vôo de pássaro”, aquareladas.<sup>253</sup>

Çelik duvida que Bouvard estivesse familiarizado com o tecido urbano turco-islâmico de Istambul e mesmo informado a respeito das recentes transformações europeizantes pelas quais a cidade havia sido submetida, inclusive porque tal familiaridade não era algo perseguido pelos

contratantes. Ao contrário, estes ansiavam por obter a imagem uma cidade europeia.<sup>254</sup>

As características básicas das propostas de Bouvard seguem os princípios clássicos da Beaux-Arts, com a busca da regularidade, da simetria, de eventos-monumentos isolados em relação ao seu entorno e finalmente, a criação de linhas de força ou eixos visuais que enfatizem efeitos de perspectiva.

Levantando três pontos-chave para entender a relação entre as propostas de Bouvard e a cidade de Istambul, e porque as mesmas não foram implantadas, Çelik, afirma que, “em sua ânsia por modernizar Istambul, Bouvard desconsiderou importantes questões que conferem significância ao desenho urbano”<sup>255</sup>.

Em primeiro lugar, afirma a autora, não há um plano geral e os desenhos apresentados não passaram de belos “sketches”, que representam soluções pontuais que não se conectam, tópico que não foi contemplado em nenhum momento. Como já afirmado, esse modo de conceber as intervenções distancia-se da experiência parisiense de 1900.

Em segundo lugar, a topografia do sítio onde está implantada Istambul, “uma cidade de sete colinas”, foi sumariamente ignorada por Bouvard, ao contrário do que foi feito “por bizantinos e turcos nos últimos 15 séculos, quando implantaram seus monumentos”<sup>256</sup>.

251 *Istambul*, 2007, p. 58.

252 Tradução livre da autora. No original: “Overloaded with his responsibilities in Paris, Bouvard could not take the time to visit the Ottoman capital. He did not turn down the offer, however. He ordered large-sized photographs of the city according to which he prepared his *avant-projet*. Even though Bouvard was directly hired by the Ottoman sultan, the French government paid the expenses and presented the project as an official gift.” In: \_\_\_\_\_, Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul, p. 342.

253 Segundo Çelik, eram ao todo seis perspectivas, das quais duas se perderam. Atualmente estão depositadas no acervo da Biblioteca da Universidade de Istambul.

254 *Ibid.*

255 Tradução livre da autora. No original: “In his attempt to modernize Istanbul, Bouvard disregarded some vital issues that make urban design meaningful.” In: *ibid.*, p. 343.

256 Tradução livre da autora. No original: “a city of seven hills” e “Byzantine and Turkish planners had sensitively taken into consideration for 15 centuries in the siting of their monuments.” In: *ibid.*



E em terceiro lugar, Çelik acusa Bouvard de não ter considerado, em seu plano, “o caráter particular da vida urbana de Istambul”<sup>257</sup>, compartilhando com seus contratantes a idéia de que a os valores culturais e sociais dos habitantes da cidade não deveriam ser considerados, afinal o que interessava era o “embelezamento” e a busca de uma imagem européia, “limpa e moderna” para Istambul.

Assim, Çelik (1984) aponta as incongruências nas propostas de Bouvard para as áreas escolhidas para receber intervenções de caráter embelezador. Para a área do Hippodrome, instalado por Setimus Severus em 203 a.C. e remodelada por Constantino no século IV,



FIGURA 1.81 - Antoine Bouvard's Sultahnamet Square Project. Também conhecida como Place de l'Hippodrome. (Fonte: SAHIN, 2013)

Bouvard previu a implantação de um parque de concepção francesa, em estilo geométrico lenotriano [FIGURA 1.81], que pudesse valorizar as colunas da Serpente e o Obelisco Egípcio trazidos por Constantino, o que

demandaria, para sua realização, um grande serviço de escavação para a criação de um patamar rebaixado ao centro desse espaço, de modo a alcançar o nível das bases dos monumentos, semi-enterrados pelos séculos. Conectando os dois níveis da praça, um arranjo de escadas flanqueadas por fileiras de árvores.

Do mesmo modo, para a Praça Beyazit [FIGURA 1.82], lança mão do repertório Beaux-Arts apoiado em arranjos à la Lê Nôtre, com elementos dispostos simetricamente a partir de eixos bem delimitados.

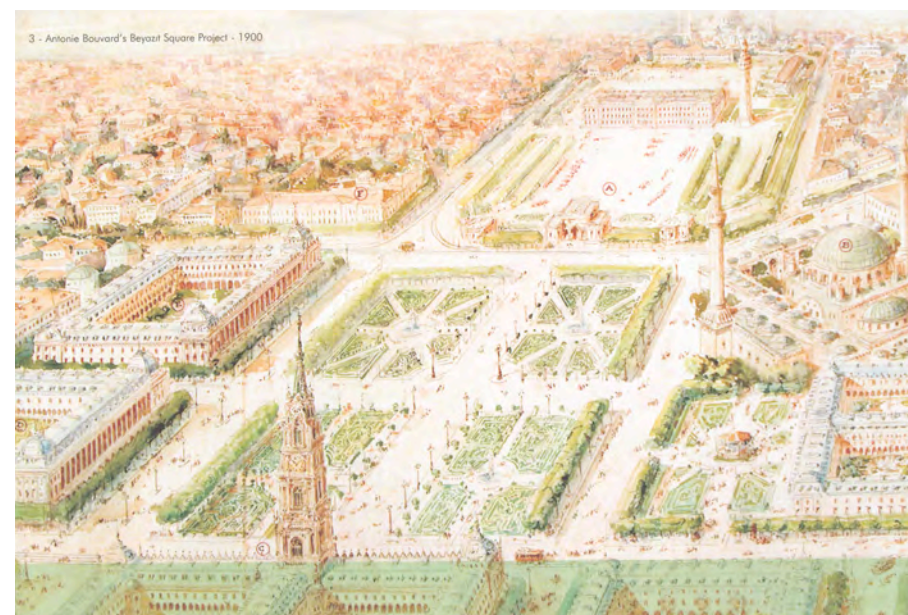


FIGURA 1.82 - Antoine Bouvard. Beyazit Square Project. (Fonte: SAHIN, 2013).

A intenção, neste espaço, segundo a autora, era instalar ali o centro cívico de Istambul, com a substituição de vários edifícios. Na parte central da praça, agora regularizada ao máximo de modo a conformar um grande polígono regular, um arranjo paisagista clássico, dividindo a praça em “quatro ilhas, ordenadas pelos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste, cada uma

<sup>257</sup> Tradução livre da autora. No original: “the particular character of urban life in Istanbul.” In: *ibid.*

delas simetricamente tratadas com jardins que recebem, no meio do arranjo, quatro fontes idênticas em seus pontos centrais”<sup>258</sup>. Dominando o conjunto, o “Hotel de Ville”, dotado de uma torre mais alta que os minaretes da Mesquita Beyazit.

No conjunto da Praça da Sultanesa Valide [FIGURA 1.83] e Ponte Galata [FIGURA 1.84], Bouvard propõe um arranjo que mesclava, em termos de inspiração, o edifício original do Trocadéro e a Ponte Alexandre III. Também propõe uma cópia da Ponte Alexandre III, vista anteriormente, na FIGURA 1.70. Para Istambul, o ponto focal é a mesquita da Sultanesa Valide, que por sua vez é ‘abraçada’ por um edifício nos moldes do Trocadéro, de modo a conformar uma grande praça na cabeceira da ponte. No entanto, Çelik aponta a dificuldade enfrentada por Bouvard ao conceber esse arranjo, já que a ponte e a mesquita não estão em perfeito alinhamento e a própria mesquita não se constitui em um edifício regular.



FIGURA 1.83 - *Place de la Sultane Valide*, Turan refere-se à essa praça como sendo da Mesquita Azul. (Fonte: SAHIN, 2013)



FIGURA 1.84 - *Antoine Bouvard's Galata bridge project*. (Fonte: SAHIN, 2013)

Por outro lado, em virtude do Chifre Dourado<sup>259</sup> ser muito mais largo do que o canal do rio Sena, Bouvard propõe uma “cópia ampliada” da ponte parisiense, utilizando para isso a repetição do seu arco por quatro vezes. No mais, utiliza a mesma composição decorativa da ponte Alexandre III, somente substituindo o coroamento dos pilões laterais por “pequenas cúpulas bizantinas encimadas por crescentes”<sup>260</sup>.

A autora conclui afirmando que as propostas de Bouvard para Istambul são meros exercícios formais, descompromissadas com a cultura local e com o tecido urbano existente, desenvolvido através dos séculos e repleto de história, ele próprio um patrimônio cultural. Fica claro que não havia um programa a seguir e segundo a mesma, não há notícia de que houve um relatório sobre o plano para Istambul.

Alguns dos edifícios propostos não tem sua função esclarecida nas gravuras, servindo apenas para completar o conjunto pictórico. Bouvard desconsiderou a conexão desses projetos pontuais com o tecido da cidade assim como entre si e tratou os monumentos ou edifícios importantes como

<sup>258</sup> Tradução livre da autora. No original: “four islands by the north-south and east-west axes, each symmetrically landscaped with identical fountains dotting the midpoints.” In: *ibid.*, p. 346.

<sup>259</sup> O Chifre Dourado é um braço do estreito do Bósforo que separa as partes antiga e nova de Istambul.

<sup>260</sup> Tradução livre da autora. No original: “tiny domes topped with crescents.” In: *ibid.*, p. 349.

esquema “isolar e preservar”<sup>261</sup>, escolhendo-os também a partir de critérios seus, muito mais ligados aos efeitos visuais do que ao significado de cada um deles.

Haja visto que no projeto do Hipódromo propõe a demolição da madrasa<sup>262</sup> da Mesquita do Sultão Ahmet e seu jardim norte [FIGURA 1.85], substituindo a fonte original, secular e coberta por um domo, por uma fonte aberta e escultórica, em meio a “um pequeno jardim francês”<sup>263</sup>.

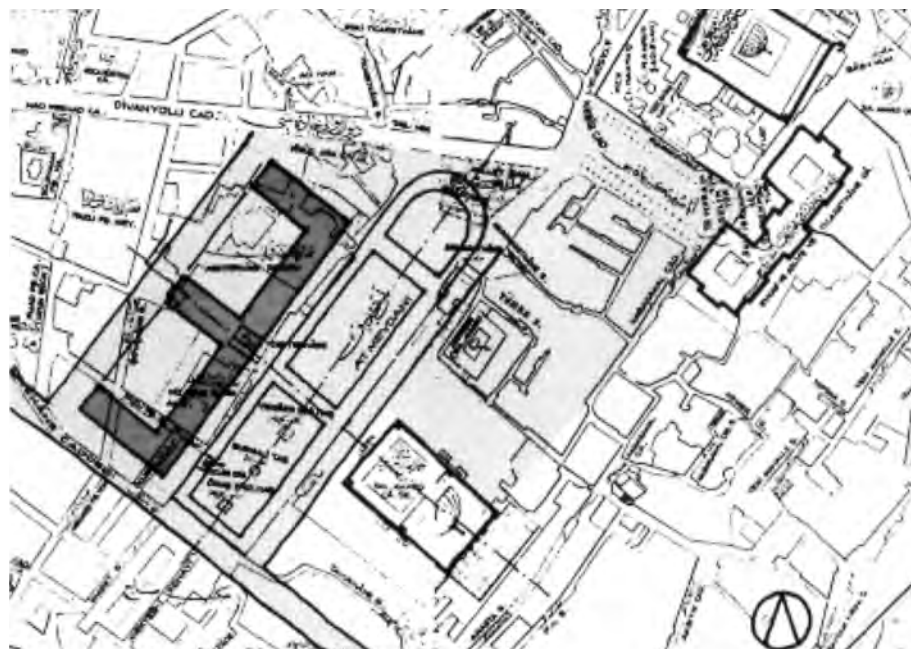


FIGURA 1.85 - Superposição do anteprojeto de Bouvard para a Place de l'Hippodrome e de mapa de Istambul do final do século XIX. (Fonte: ÇELIK, 1984)

Na Praça Beyazit, também prevê a demolição da madrasa da mesquita Beyazit, a “amputação do pátio e da asa oeste” da própria

mesquita, a demolição do Mausoléu do Sultão Beyazit, além de parte do Grande Bazar e “finalmente, o arquiteto fechou os seus olhos para o tecido urbano ao sul [de Beyazit], em direção ao Mar de Marmara. A orientação de suas artérias estava aproximadamente 30 graus desalinhada [FIGURA 1.86] em relação ao sistema viário, regularizado em 1867”<sup>264</sup>, por um projeto cujo caráter já era europeizante. Bouvard desconsiderou até mesmo a fonte em estilo neoclássico que o Kaiser Guilherme ofertara a Istambul, anos antes.

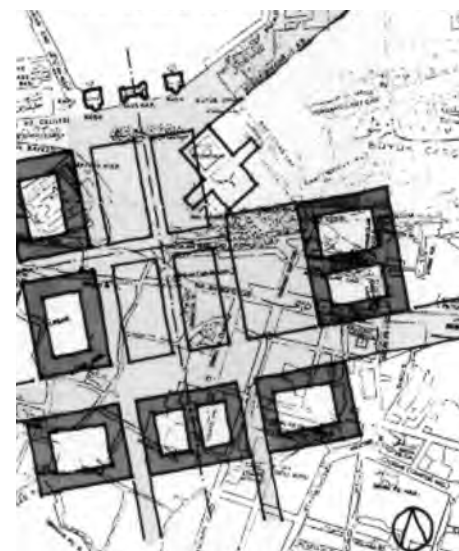


FIGURA 1.86 - Superposição do anteprojeto de Bouvard para a Place du Sultan Beyazid e de mapa de Istambul do final do século XIX. (Fonte: ÇELIK, 1984)

Ignorou também aspectos da topografia local. Se fossem realmente implantadas, suas propostas demandariam extensos trabalhos de terraplanagem, que naturalmente seriam inviabilizados, quer pelo alto custo, quer por sua interferência nas áreas lindeiras, de acordo como o que a autora

<sup>261</sup> Tradução livre da autora. No original: “isolate and preserve”. In: *ibid.*, p. 354.

<sup>262</sup> Madrasa: Subs. fem. Escola religiosa muçulmana, in *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa* [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/dlpo/madraça> [consultado em 19-07-2014].

<sup>263</sup> Tradução livre da autora. No original: “a little French garden”. In: *ibid.*, p. 345.

<sup>264</sup> Tradução livre da autora. No original: “Finally, the architect closed his eyes to the street fabric in the south towards the Sea of Marmara.” In: *ibid.*, p. 348.

coloca. Çelik ainda o acusa de “não prestar atenção à tessitura urbana que conectava os monumentos, um tema que já alcançava popularidade na Europa, a partir da publicação de *A construção de cidades segundo seus princípios artísticos*,<sup>265</sup> de Camillo Sitte, em 1889”<sup>266</sup>. Essa afirmação de Çelik corrobora uma das hipóteses desta pesquisa, quanto à continuidade da estética haussmanniana no trabalho de Joseph Bouvard.

Em 1908, novamente Bouvard foi chamado à elaborar um plano para Istanbul, desta vez em conjunto com seu filho Roger, que chegou a viajar à capital turca e ter tratativas com o conselho municipal local. Os turcos desejavam renovar a capital “segundo o gosto moderno, mas respeitando as coisas do passado.”<sup>267</sup>. A referência estética ainda era aquela dos tempos de Napoleão III, do que se depreende do que foi publicado a respeito:

Se, como é provável, nosso distinto compatriota aceite a missão que a nova Turquia quer lhe confiar, lhe será solicitado entregar em alguns meses um plano de conjunto análogo àquele que traçou para Paris, sob o Império, o barão Haussmann, e as autoridades turcas se arranjaram para executá-lo, sob a direção de Bouvard pai e filho, em dez, vinte trinta anos, segundo os recursos que puderem ser direcionados a essas grandiosas obras. [...]

O plano de M. Bouvard será o seguinte:

Construir ao longo da [costa] de Marmara um um bairro de inverno para os ricos. Isolar Santa Sofia e todas as grandes mesquitas. Abrir um grande bulevar em linha reta até a planície de Véli-Effendi; fazer um hipódromo lá.

<sup>265</sup> Em seu artigo a autora utiliza o termo “The art of building cities”, que poderia ser traduzido como *A arte de construir cidades*, uma simplificação do título original da obra de Sitte.

<sup>266</sup> Tradução livre da autora. No original: “No attention was paid to the urban texture that connected the monuments - a theme which by then had found some popularity in Europe following Camillo Sitte’s *The Art of Building Cities*, first published in 1889”. In: *ibid.*, p. 354.

<sup>267</sup> CM-1908-12-La transformation de Constantinople, *La Construction Moderne* 24, n. 11, 1908, p. 132.

Será uma grande obra que embelezaá a antiga Bizâncio e a rejuvenescerá, como uma fonte da Juventude, graças a um novo Haussmann do Oriente.<sup>268</sup>

Não se observaram mais notícias a esse respeito no *La Construction Moderne*. Talvez isso indique que do outro lado do Atlântico outras oportunidades se mostravam mais interessantes, posto que Joseph Bouvard já havia se deslocado até Buenos Aires no ano anterior e retornaria em 1909. Outro ponto a observar é certa confusão entre Joseph-Antoine Bouvard e seu filho, quanto a como a imprensa os tratava. Não raro havia certa confusão pois ambos eram chamados somente pelo sobrenome, criando alguma dificuldade em se discernir de quem realmente se tratava, sendo necessário buscar apoio em outras fontes e referências. Esse parece ter sido o caso dessa segunda ida a Constantinopla. Segundo o *La Construction Moderne*, somente Roger Bouvard teria se deslocado até a capital otomana. Porém, segundo Sahin, teria sido Bouvard pai<sup>269</sup>. Ainda segundo esse autor, uma vez em Constantinopla, Joseph-Antoine Bouvard teria encontrado dificuldades para levar adiante seu trabalho pela falta de uma planta cadastral da cidade e de levantamentos planialtimétricos das áreas de intervenção. Assim, teria solicitado que se providenciassem essas bases, antes de poder de fato propor

<sup>268</sup> Tradução livre da autora. No original: “Si, comme c’est probable, notre distingué compatriote accepte la mission que la nouvelle Turquie veut lui confier, on le priera d’arrêter en quelques mois un plan d’ensemble analogue à celui que traça pour Paris, sous l’Empire, le baron Haussmann, et les autorités turques s’arrangeront pour l’exécuter, sous la direction de MM Bouvard père et fils, en dix, vingt, trente ans, suivant les ressources qui pourront être affectés à ces énormes travaux. [...] Le plan de M. Bouvard serait le suivant: Construire tout le long de la Marmara un quartier h’iver pour les riches. Dégager Saint-Sophie et toutes les grandes mosquées. Percer un grand boulevard en ligne droite jusqu’à la plaine de Véli-Effendi; faire là un champ de courses. Ce sera l’a une grande œuvre que celle qui embellira l’antique Byzance et la rajeunira, comme une fontaine de Jouvence, grâce à un nouvel Haussmann, d’Orient.” In: *ibid.*

<sup>269</sup> Turan SAHIN, *Incredible ottoman projects*, 2013

algo. Nada acabou se realizando em virtude da instabilidade política que se seguiu, culminando na deposição de Abdulhamit em 1909<sup>270</sup>.

#### 1.4.2. BRUXELAS

Em 1904 Charles Girault (1851-1932), subordinado de Bouvard na Prefeitura do Sena e autor do projeto vencedor para o Petit Palais em 1896, é contratado pelo rei belga Leopoldo II para acabar a execução da arcada do Cinquentenário, já iniciada por outro arquiteto<sup>271</sup>, que apresenta novo projeto [FIGURA 1.87], recomendando a demolição do que já havia sido construído. Nesse mesmo ano, Bouvard também é convidado pelo rei a apresentar propostas para a área envoltória do Palácio da Justiça, a praça Poelaert, e para a Praça da Porta Namur, ambas em Bruxelas.



FIGURA 1.87 - Palais du Cinquentenaire. (Fonte: CULOT; PIRLOT, 2010)

O projeto de Namur teria sido inspirado Praça de la Concorde, segundo CULOT e PIRLOT (2010). Como em Istanbul, as soluções projetuais de Bruxelas eram tributárias dos projetos haussmannianos. O projeto para a praça Poelaert, defronte ao Palácio da Justiça, que considerava áreas entre as ruas du Quatre-Bras, Grand Chef e o boulevard Waterloo [FIGURAS 1.88 e 1.89] nem deve ser considerado um como um projeto

<sup>270</sup> Ibid.

<sup>271</sup> O primeiro projeto data de 1872. Cf. Liane RANIERI, *Les entreprises inachevées*, 1973

urbano. Tratava-se de um tratamento pontual, um “aménagement” do entorno do edifício monumental, para valorizá-lo.

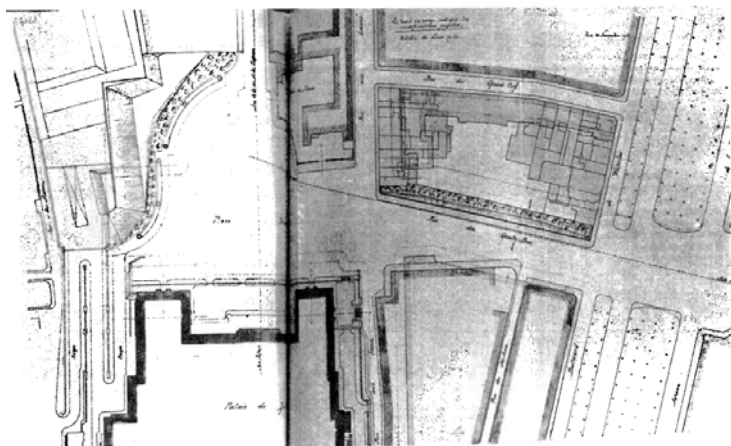


FIGURA 1.88 - Praça Poelaert em 1903. Impressão sobre papel couché, P&B. [Original: aquarela sobre papel, cor] .(Fonte: RANIERI, Leopoldo II urbaniste, 1973)

O projeto foi recusado pela municipalidade de Bruxellas, apesar da insistência do rei, que garantia o pagamento da operação com fundos próprios. Leopoldo II não desistiu e tentou, em 1903, a aprovação do projeto da Porta Namur [FIGURA 1.90], já que essa área estava fora da jurisdição de Bruxelas, pertencendo à Ixelles.

Segundo Ranieri<sup>272</sup>, Leopoldo II insistiu na realização desses projetos até seu falecimento, em 1909, adquirindo terrenos na área por via de seu representante Auguste Goffinet, que os transferiria, mais tarde, para o fundo da Compagnie des Sites. Essa companhia não teve fortuna, posto que foi organizada legalmente somente dois meses antes da morte do rei.

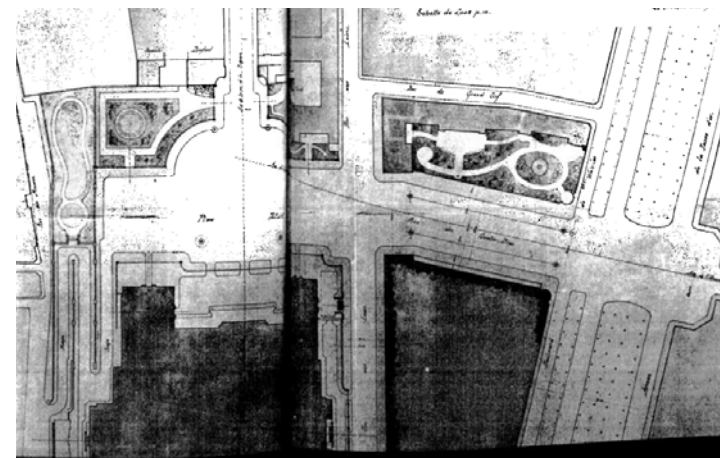


FIGURA 1.89 - Joseph Antoine Bouvard. Projeto para a praça Poelaert, Bruxelas, 1903. Impressão sobre papel couché, P&B. [Original: aquarela sobre papel, cor] .A imagem está deformada em virtude do modo como foi feita a reprodução, que não pudemos acompanhar] (Fonte: RANIERI, Leopoldo II urbaniste, 1973).

Não se obteve registros de uma eventual estadia de Bouvard na capital belga. Mas, segundo Ortuzar e Berjman<sup>273</sup>, Bouvard costumava assinar os projetos na cidade onde eram desenvolvidos, levando a crer que o tenha desenvolvido e acabado em Paris, como mostra a FIGURA 1.91. Dada a proximidade entre as capitais francesa e belga, acredita-se que ao menos Bouvard tivesse algum conhecimento prévio daquela cidade. A Porte Namur era concebida como

um monumento de estilo clássico em forma de cruz grega, com um peristilo curvo dominando grande área em terraço, precedido por jardins decorados com espelhos d’água e fontes. [...] O monumento passou a ser designado, desde então, pelo vocábulo de origem alemã Walhalla.<sup>274</sup>

<sup>273</sup> Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910, 1996

<sup>274</sup> Tradução livre da autora. No original: “un monument de style classique en forme de croix grecque, avec un péristyle courbe dominant un parvis en terrasse, précédé de jardins décorées de vasques et de jets d’eau. [...] Le monument sera désormais désigné sous le vocable germanique de Walhalla.” In: *ibid.*, p. 330. Walhalla é um termo da mitologia nórdica e saxã que se refere à casa dos heróis mortos.

Houve acalorado debate sobre o projeto. Alguns afirmavam que seria criado mais um espaço “morto”, deserto, nas proximidades do Palais de la Justice; outros se opunham à quantidade de dinheiro que deveria ser gasto

entre desapropriações e obras. Assim, Leopoldo II foi vencido pela oposição e o projeto acabou sendo arquivado.



FIGURA 1.90- Joseph Antoine Bouvard. Ville de Bruxelles. Vue perspective de la Place du Centenaire. Coté des hotels. Dressé pour le Directeur sousigné. Paris le 22 septembre 1904. [ass.] Bouvard. 1904. Projeto para Bruxelas, 1904. Consta que Bouvard teria se inspirado na Place de la Concorde para essa proposta. Impressão sobre papel couché, cor. [Original: aquarela sobre papel, cor]. (Fonte: CULOT; PIRLOT, 2010)

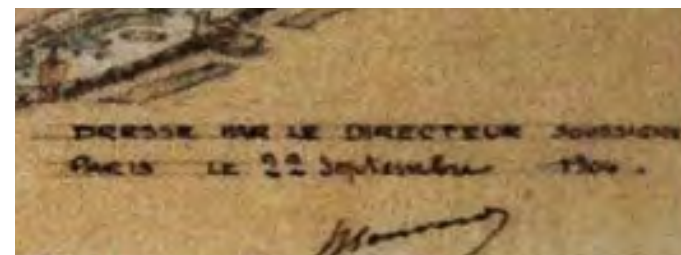


FIGURA 1.91 - Detalhe da imagem anterior, com a assinatura de Bouvard. (Fonte: CULOT; PIRLOT, 2010)

## 1.5. ENCARGOS NA EUROPA TOMADOS EM PARALELO À EXPERIÊNCIA SUL-AMERICANA

### 1.5.1. BAYONNE

Cidade de origem romana, na região basca francesa, desenvolveu-se sobre as diversas estruturas de fortificação construídas para ampliação da cidadela romana. No século XVIII foi uma das cidades eleitas por Vauban para o fechamento das fronteiras do reino de Luís XIV. No início do século XX, como outras e a própria capital francesa, as estruturas fortificadas foram desmontadas, cedendo lugar para áreas verdes, principalmente.

Bouvard foi chamado para elaborar um plano de conjunto (*plan d'ensemble*) que previa, segundo Rubino, o desmonte de mais um trecho de estruturas fortificadas para a abertura de áreas de uso público. Previa igualmente, o aterro de áreas contíguas às muralhas, correspondentes aos fossos implementados por Vauban. Além disso, para propiciar maior visibilidade à catedral, previa a abertura de uma grande avenida (*percée*), aos moldes haussmannianos. Sua proposta gerou intenso debate, no qual Bouvard foi acusado de promover uma “mutilação ímpia”<sup>275</sup>. Chegou-se a elaborar um “contra-projeto”, que limitava as intervenções de modo a preservar o conjunto de muralhas, conforme a FIGURA 1.92. Infelizmente, não se conseguiu acesso ao projeto elaborado por Bouvard que, ainda que tenha sido aprovado em 1910, nunca foi implementado<sup>276</sup>.

Não se conseguiu estabelecer a data precisa do plano Bouvard para Bayonne. Não há consenso entre as fontes, algumas indicando 1905 e outras 1908<sup>277</sup>. Tampouco se conseguiu acessar uma imagem do referido plano, mas pela imagem do contra-plano, elaborado em 1909, é possível inferir que, de fato, Bouvard tenha trabalhado dentro do “breviário haussmanniano”.

A principal crítica de Roland Martin referia-se, além da questão estética e histórica, ao alto custo do desmonte das fortificações, onerando em demasiado os cofres de uma pequena cidade como Bayonne.



FIGURA 1.92 - MARTIN, Roland. *Vue perspective du nouveau Bayonne*. Aquarela. 154,152 x 102 cm. (Fonte: MARTIN, 1909, Acervo Musée Basque de Bayonne)

<sup>275</sup> D'une lettre que notre Directeur, M. Gaston Calmette, a reçue de M. Louis Barthou, *Le Figaro*, 23.jan.1909, p. 7; CM-1909-02 La ruine de Bayonne, *La Construction Moderne* 24, n. 19, 1909

<sup>276</sup> Suzanna RUBINO, *Les remparts de Bayonne. Métamorphose d'une frontière urbaine*, 2012

<sup>277</sup> Ibid.; *Habiter les villes fortifiées, Flux43,5 arts et culture à Bayonne*, n. 2, 2011



## 1.5.2. ANVERS

Em 1910, Bouvard foi convidado a participar do júri do concurso de Anvers (Antuérpia). Como em Bayonne, o que estava em questão era o desmonte ou aproveitamento das antigas fortificações da cidade. O concurso desenvolveu-se entre 2 de maio e 1º de outubro desse ano. Do que se apurou, Bouvard foi indicado para presidir o júri, que contava com sete outros membros, entre eles Buls, Hénard e Stübben.

Envolvido com o projeto de Buenos Aires e Rosario, tendo sido alvo de severas críticas sobre o plano para Bayonne e, ainda mais, prestes a requerer sua aposentadoria, Bouvard declinou do convite, alegando motivos de força maior que o impossibilitavam de acompanhar os trabalhos do júri<sup>278</sup>.

Assim, em conformidade com os regulamentos do concurso, o Ministro de Obras Públicas da Holanda indicou um substituto, sendo designado o arquiteto local M. Delbecke. Henri Prost, seu antigo aluno na École Spéciale d'Architecture e vencedor do Prix de Rome de 1902, foi proclamado vencedor.

---

<sup>278</sup> J. MARRAST, *L'ouvre de Henri Prost: architecture et urbanisme*, 1960



---

## 2. JOSEPH-ANTOINE BOUVARD NA AMÉRICA DO SUL

*Imprimé par le Directeur sous-rogé  
Paris le 10 Mars 1911*  
*Bouvard*

---



## 2.1. OLHAI PARA A ARGENTINA!

Neste Quarto Capítulo, são abordados outros dois planos de autoria de Joseph-Antoine Bouvard, preparados para as cidades de Buenos Aires e Rosario, na Argentina. No entanto, em virtude da interpretação que ora se apresenta, é fundamental trazê-los à presente pesquisa e apreciá-los segundo as premissas desta. Assim, é importante que retornem ao debate principalmente porque esta pesquisa questiona a ideia bastante difundida de que os planos desenvolvidos na Argentina e em São Paulo são muito semelhantes em virtude de terem sido concebidos pelo mesmo profissional e a partir dos mesmos pressupostos. Alguns autores atribuem a Bouvard parte da responsabilidade pela introdução das novas tendências que emergiram dos estudos urbanísticos da virada do século, representando, portanto, uma renovação de ares no debate acerca da ordenação e da extensão das cidades. Esse não é o entendimento desta pesquisa e para demonstrar que existem diferenças substanciais entre os textos produzidos para Buenos Aires e São Paulo, em que pese sua aparente similaridade, importa circunscrever com maior cuidado, procedendo uma releitura dos contextos em que foram produzidos assim como sua abrangência. Desse modo, faz-se necessário, como já aconselhara o vereador Alcântara Machado em 1911<sup>1</sup>, “olhar para a Argentina”.

Em face disso, a comparação entre Buenos Aires e São Paulo é inevitável. É inevitável hoje, para os historiadores que se voltam ao estudo do início do urbanismo na América Latina, nas primeiras décadas do século XX, tanto quanto o foi, naquele momento, para os protagonistas dos debates sobre os melhoramentos urbanos das capitais brasileiras e sul-americanas.

<sup>1</sup> Melhoramentos de S. Paulo, *O Estado de S. Paulo*, 20.mar.1911, Notas e informações, p. 5.

Esse raciocínio converge com as afirmações de Gorelik<sup>2</sup>, como se verá à frente. Sendo, portanto, inevitável “olhar para a Argentina”, é preciso estabelecer *o que e como* olhar.

A primeira opção para uma aproximação aos planos de Buenos Aires e de Rosario seria proceder à sua análise minuciosa, à semelhança de como se procederá com o Plano para São Paulo, no Capítulo 4. Porém, tal procedimento foi descartado posto que se transformaria, na prática, em uma presunçosa reavaliação dos planos argentinos, o que não faz parte dos objetivos da presente pesquisa. Seria preciso adentrar às minúcias e especificidades locais cujo domínio é dos pesquisadores portenhos. Autores como Berjman<sup>3</sup>, Novick<sup>4</sup>, Gorelik<sup>5</sup>, Gutierrez<sup>6</sup>, Almandoz<sup>7</sup> e Tella<sup>8</sup> já discutiram tais planos em profundidade, apontando modelos e especificidades do contexto argentino e mesmo cotejando-os com o caso brasileiro. Ainda há os trabalhos pioneiros de Tartarini<sup>9</sup> e Hardoy<sup>10</sup>.

- <sup>2</sup> Adriánf GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, 2004
- <sup>3</sup> Sonia BERJMAN, *El tiempo de los parques*, 1992; \_\_\_\_\_. ,Proyectos de Bouvard para la Buenos Aires del Centenario: Barrio, plazas, hospital y exposicion, *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA)*, n. 37/38, 1995; Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*, 1996; S. BERJMAN, *Plazas y parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses: André, Courtois, Thays, Bouvard, 1860-1930*, 1998
- <sup>4</sup> Alicia NOVICK, Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936), *Revista de Urbanismo*, n. 3, 2000; \_\_\_\_\_. ,*Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932* in: JOE NASR e MERCEDES VOLAIT, 2003; \_\_\_\_\_. ,La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión, *Revista Iberoamericana de Urbanismo* 1, n. 1, 2009
- <sup>5</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*
- <sup>6</sup> Ramón GUTIÉRREZ, Modelos e imaginarios europeos en urbanismo americano 1900-1950, *Revista de Arquitectura*, n. 8, 1995; \_\_\_\_\_. ,*O principio do urbanismo na Argentina. Parte 1 - o aporte francês*, 2007
- <sup>7</sup> Arturo (org) ALMANDOZ, *Planning Latin America's Capital cities*, 2002; Arturo ALMANDOZ, Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960, *Iberoamericana* VII, n. 27, 2007
- <sup>8</sup> Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*, 2009
- <sup>9</sup> Jorge TARTARINI, El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes, *ANALES IAA-FADU-UBA*, n. 27-28, 1992

### 2.1.1. O QUE OLHAR

“Olhar para a Argentina” significa, aqui, buscar apoio nas pesquisas locais precedentes, porque trazem as questões políticas e econômicas, por exemplo. Assim, os autores acima são trazidos ao debate. Tentou-se, principalmente, estabelecer diálogo com as pesquisas de Berjman, Gorelik e Novick, que representam os mais completas interpretações da passagem de Bouvard pela Argentina.

O acesso à crônica da época, dada pelos periódicos, estabeleceu-se através dos citados autores pois, como se disse, não é escopo do presente estudo a avaliação dos planos argentinos. No entanto, ainda que filtrada pelo olhar de cada autor, a repercussão das ações de Joseph-Antoine Bouvard na Argentina trazida pelos periódicos faz-se necessária para balizar as considerações que o exame de outras fontes produz, pois há divergências com o que se apurou em consulta a fontes parisienses, notadamente provindas dos Archives de Paris.

Finalmente, é primordial a leitura dos próprios planos — de Buenos Aires e Rosario — divididos entre relatórios e conjunto gráfico. O acesso aos relatórios foi possível pela consulta ao arquivo da *Library of Congress*, no caso do Nuevo Plano de 1909<sup>11</sup>, embora mesmo nessa instituição as plantas estejam ausentes. As plantas a que se teve acesso, portanto, são imagens de baixa resolução constantes nas obras de Gutman<sup>12</sup> e Berjman<sup>13</sup>, assim como a planta do plano de Buenos Aires preparada em 1907. Foram igualmente

obtidas através de Berjman o relatório e plantas de Rosario, felizmente em melhor qualidade gráfica, graças à gentil doação da autora de uma reprodução fac-similar do plano para aquela cidade.

<sup>10</sup> Jorge E. HARDOY, *Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina*, in: Jorge E. HARDOY e Richard M. MORSE, 1988

<sup>11</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, 1910

<sup>12</sup> Margarita GUTMAN, *Buenos Aires 1910: Memoria del Porvenir.*, 1999b

<sup>13</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, in: Sonia BERJMAN, 1998

## 2.1.2. COMO OLHAR

Em outro nível, sobre esse pano de fundo que o exame das interpretações e de material primário e secundário constitui, “olhar para a Argentina” significa destacar por contraste questões que levem a respostas a algumas indagações, que serão confrontadas com a experiência paulistana.

1. Como os autores entendem a presença de Joseph-Antoine Bouvard na Argentina? Que motivos determinaram a vinda de Joseph-Antoine Bouvard à Argentina, segundo os autores? O arquiteto francês foi autor principal, assessor, coadjuvante, consultor ou “homem de arte”? Joseph-Antoine Bouvard veio para dirigir ou para ratificar decisões locais?
2. Como os autores entendem os trabalhos desenvolvidos por Joseph-Antoine Bouvard na Argentina? Houve um plano, iniciado em 1907 e finalizado em 1909? Ou houve dois planos, sendo o primeiro descontinuado e o segundo um *Nuevo Plano*? Os “projetos relacionados”<sup>14</sup> ao plano estão dentro ou fora do escopo da contratação e do próprio plano?
3. Como os autores entendem a posição de Joseph-Antoine Bouvard relativamente à abordagem das intervenções? É Hausmanniano? Defende a renovação das intervenções através de uma abordagem “sitteana”?

Significa, por fim, perguntar-se se a fortuna das soluções propostas, lá e aqui, foram as mesmas. Não se espera encontrar todas as respostas, que demandam, certamente, por nova e aprofundada pesquisa, que eventualmente poderia ser realizada em conjunto com nossos vizinhos. No

momento, o que se espera é pôr em contraste ambas as experiências.

Ao invés de comparar os três relatórios simultaneamente e parágrafo a parágrafo, como inicialmente se pensou, procedeu-se à um exame mais amplo do relatório produzido para cada cidade argentina — Buenos Aires e Rosario —, apresentando aquelas partes que emergiram, quer por contraste, quer por similaridade, da comparação com o texto paulistano. Paralelamente, são apresentadas — neste caso, como se procedeu para São Paulo — a crônica jornalística e informações de outras fontes a que se teve acesso, visando fortalecer as argumentações que sustentam a hipótese enunciada anteriormente: os planos preparados por Joseph-Antoine Bouvard para São Paulo e Buenos Aires, apesar de próximos no formato, distanciam-se quanto às motivações, ou seja, pressupostos e objetivos, orientando a análise do plano para sua dimensão formal. Assim, “olhar para a Argentina” significa, também, observar as características formais dos planos em questão, que indicam um modo de organização de seu pensamento e ação.

<sup>14</sup> Ibid.

## 2.2. OLHAR PARA BUENOS AIRES

Desde o final do século XIX, a partir de 1880 aproximadamente, a Argentina sofreu um processo de enriquecimento, baseado, sobretudo, numa economia de exportação. Tendo se elevado consideravelmente o nível de vida da população, Buenos Aires tornou-se “uma florescente metrópole cosmopolita que administrava um fluxo enormemente grande de entrada e saída de produtos” e que não encontrava rivais na América Latina quanto ao seu nível de europeização, excetuando-se talvez o Uruguai, conforme Glade<sup>15</sup>.

De fato, o aporte de imigrantes foi resultado de uma demanda criada pela concentração dos serviços e da indústria ligados à exportação que se organizaram na capital argentina no final do século XIX. Quando comparadas as populações de Buenos Aires e São Paulo, observa-se uma maior dinâmica demográfica na capital portenha, na primeira década do século XX, quando Buenos Aires ultrapassou um milhão de habitantes. [QUADRO 2.1]

**Quadro 2.1 - Comparativo do crescimento populacional de Buenos Aires e São Paulo na primeira década do século XX**

	Ano	Habitantes	Aumento %
São Paulo	1905	300.000	25%
	1910	375.000	
Buenos Aires	1904	950.891	29%
	1909	1.231.698	

Fonte: Glezer, 2007; Gorelik, 2004

Concomitantemente, no campo administrativo, ocorrem alterações significativas. Em 1880, Buenos Aires é elevada a capital federal. Em

seguida, são organizados os vários serviços da administração municipal. Entretanto, o prefeito não era eleito, mas nomeado diretamente pelo presidente. Torcuato de Alvear foi o primeiro Intendente indicado e logo organizou duas importantes obras: o rearranjo da Plaza de Mayo e a abertura da Avenida de Mayo, empregando um sistema de expropriações muito semelhante ao utilizado por Haussmann<sup>16</sup>.

Em 1887, foram iniciadas as obras do Congresso Nacional, de modo que a avenida de Mayo tornar-se-ia o eixo que ligaria a sede do Governo Federal ao Congresso. No mandato seguinte, houve a ampliação do território da capital, com a anexação de localidades periféricas à Buenos Aires. O prefeito Antonio Crespo (1887-1888)<sup>17</sup>, médico, organiza um projeto fortemente baseado em aspectos higienistas, que previa a abertura de diagonais sobre o tecido bonaerense [FIGURA 2.1]. Nesse projeto constava também um anel de circunvalação, ou seja, um *boulevard périphérique*, com 100 metros de largura, que contornaria as áreas recém anexadas. Por problemas jurídicos concernentes aos mecanismos de expropriação, o plano não teve seguimento<sup>18</sup>.

Em 1895, foi elaborado um plano que contemplava a urbanização da periferia bonaerense, assim como a implementação das diagonais no centro da cidade<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> Carlos GOTLIEB, *Buenos Aires et l'urbanisme français: douze lustres de fascination*, in: André LORTIE, 1995, p. 102

<sup>17</sup> Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*

<sup>18</sup> Carlos GOTLIEB, *Buenos Aires et l'urbanisme français: douze lustres de fascination*, p. 161

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> William GLADE, *História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930*, in: Leslie BETHELL, 2009, p. 33





**FIGURA 2.1 - Proyecto de avenidas diagonales. 1887. (Fonte: DAVIS, 2005)**

Tal plano deu início a um longo debate, sendo finalmente aprovado em 1904<sup>20</sup>. Não é raro que os pesquisadores portenhos refiram-se à essa construção tão longa como o “Plano de 1898-1904” ou, ainda, “Plano de Mejoras de 1898-1904”<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>21</sup> Ibid.; Alicia NOVICK, *Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936)*; \_\_\_\_\_, *Foreign Hires: French Experts*

[A] identificação de três aspectos negativos da cidade herdada, que dão lugar a propostas específicas de intervenção: as ruas são estreitas para um trânsito que cresce dia a dia; a regularidade da quadrícula não permite perspectivas pintorescas; não há conjuntos monumentais significativos na cidade<sup>22</sup>

Às vésperas da comemoração do Centenário, a se realizar em 1910, e à propósito das celebrações que estavam sendo agendadas, que visavam à “difusão das recentes conquistas do país, foram programadas seis exposições em Buenos Aires, das quais quatro com caráter internacional”. Diante desse quadro de eventos e de sua magnitude, surgiu a oportunidade para o convite a um *expert* internacional<sup>23</sup>.

Embora a Grã-Bretanha tenha sido a “principal parceira na promoção do crescimento econômico [argentino], a França constituía-se como principal referência, no tocante a aspectos culturais”<sup>24</sup>.

Assim, entre 1880 e 1940, período no qual a cidade converteu-se em uma metrópole, a maioria dos projetos que pontuam a formação de um saber urbanístico são marcados por ideias francesas. Nos primeiros tempos, tratava-se de realizações inspiradas diretamente nas grandes obras haussmannianas.<sup>25</sup>

*and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932*; \_\_\_\_\_, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires, 2008*.

<sup>22</sup> Tradução livre da autora. No original: “identificación de tres aspectos negativos de la ciudad heredada, que dan lugar a propuestas específicas de intervención: las calles son estrechas para un tránsito que crece día a día; la regularidad del damero no permite perspectivas pintorescas; no hay conjuntos monumentales de valor en la ciudad.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 191.

<sup>23</sup> Carlos GOTLIEB, *Buenos Aires et l'urbanisme français: douze lustres de fascination*, p. 162

<sup>24</sup> Tradução livre da autora. No original: “Si, pour amorcer sa croissance économique, l'Argentine avait choisi la Grande-Bretagne comme principal partenaire, en matière culturelle, c'est la France qui constituait un point de mire privilégié.” Ibid., p. 161. Também Berjman aponta a predileção dos argentinos por arquitetos franceses. Cf. Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*

<sup>25</sup> Tradução livre da autora. No original: “Ainsi, entre 1880 e 1940, période où la ville devient métropole, la plupart des projets qui ponctuent la formation d'un savoir urbanistique sont

Nesse contexto, Joseph-Antoine Bouvard, Diretor do Serviço de Arquitetura, Passeios e Plantações de Paris, foi envolvido no debate sobre as transformações urbanas de Buenos Aires.



## 2.2.1. O PLANO PARA BUENOS AIRES

Visto o posicionamento — e interpretações — dos autores locais a respeito das Plano para Buenos Aires, segue-se breve comentário acerca do texto do Informe do *Nuevo Plano* de 1909. Antes, porém, adiantando o que será exposto a seguir a esse tópico, isto é, a interpretação desta pesquisa, convém esclarecer que toma-se como premissa que houve dois planos distintos formulados para Buenos Aires. O primeiro, em 1907 e o segundo em 1909. Portanto, previamente ao comentário do plano final — o *Nuevo Plano* —, apresenta-se algumas poucas informações obtidas sobre o primeiro plano.

### 2.2.1.1. O PLANO DE 1907

Como se viu, a crônica da época registrou o fato de que Bouvard preparou um documento em 1907, que foi aprovado pelo Conselho Deliberante de Buenos Aires. Segundo se noticiou, Bouvard foi auxiliado por dois ajudantes que eram “especialistas em questões de viação”<sup>26</sup>, mas nada se apurou a respeito que confirme essa informação. Esses profissionais permaneceram em Buenos Aires para informá-lo “regularmente sobre do andamento das obras empreendidas, ao mesmo tempo que lhes supervisionam a execução”<sup>27</sup>.

A mesma fonte cita aos “outros projetos”, que “visam à obras mais urgentes, com caráter mais específico e de realização menos custosa:

---

marqués par des idées françaises. Dans un premier temps, il s'agit de réalisations s'inspirant directement des grands travaux haussmaniennes.” Carlos GOTLIEB, *Buenos Aires et l'urbanisme français: douze lustres de fascination*, p. 161

<sup>26</sup> Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 10.dez.1906, Notas e informações, p. 1.

<sup>27</sup> Tradução livre da autora. No original: “renseigner régulièrement sur la marche des travaux entrepris, en même temps que d'en surveiller l'exécution.” In: CM-1907-07(1), *La Construction Moderne* 22, n. 40, 1907, p. 480.

embelezamento de certos bairros, reconstruções ou transformações de edifícios públicos. Essas obras serão iniciadas imediatamente”<sup>28</sup>. Seriam tais bairros a Quinta Hale? E que edifícios públicos mereceriam ser transformados? Seria o edifício do Congresso? Infelizmente, não se teve acesso ao primeiro documento, restando apenas a crônica da época. O pouco que se apurou, em entrevistas e artigos publicados naqueles meses, pode servir uma rápida apreciação assim como ser cotejado com as informações trazidas pelos autores consultados.

Quando se dirigia a Buenos Aires, durante uma escala técnica no Rio de Janeiro, chegou à redação do *Jornal do Commercio* um artigo elaborado pelo seu correspondente em Paris, em que é reproduzida uma entrevista concedida por Bouvard ao semanário *Liberté*. Nas primeiras linhas, Bouvard esclarece os motivos — os oficiais, pelo menos — de sua ida a Buenos Aires e, em seguida, suas intenções com relação ao trabalho a empreender, o quanto está informado a respeito da cidade e, finalmente, reconhece suas limitações diante da grande extensão da cidade e do pouco tempo em que lá permaneceria. Pode-se concluir que foi informado a respeito de alguns aspectos da capital argentina e que, possivelmente, tenha já estudado possibilidades de intervenção, talvez auxiliado por diplomatas ou outras autoridades argentinas em Paris.

"Sinto-me feliz da honra que me coube quando ha pelo mundo tantos architectos mais notaveis do que eu. **Pensaram os argentinos no meu modesto nome porque procurei seguir o caminho traçado pelo barão Haussmann e Alphand**, e porque, de alguma sorte guiado pelo exemplo destes homens, **pude continuar a sua obra** e contribui para fazer de Pariz uma

<sup>28</sup> Tradução livre da autora. No original: “Les autres plans visent des travaux urgents, d’un caractère moins général et d’une réalisation moins coûteuse: embellissements de certains quartiers, reconstruction ou transformations d’édifices publics. Ces travaux vont être immédiatement commencés” In: *ibid.*.

cidade elegante e magnífica, a capital do mundo, como a proclamam os estrangeiros.[...]Penso poder levar a bom termo **a missão que me é confiada, muito embora a obra que vou empreender seja um pouco vasta**. Trata-se de uma enorme cidade a transformar e a embelezar. Buenos-Aires, cuja população augmenta sempre, tem uma superfície que é o triplo da de Pariz. Pelo plano, o aspecto da cidade é o de um jogo de damas. Não me queixo, porém, de tal disposição. **Pelo contrário, mais facilmente poderei traçar avenidas espaçosas e bellos boulevards**. Além do que, a capital argentina está edificada às margens do rio de La Plata, cuja largura atinge neste logar a cerca de 60 kilometros. Assim, pois, Buenos-Aires, pela sua situação natural, presta-se admiravelmente á transformação projectada.<sup>29</sup>

Bouvard faz menção ao contato que teve, na capital francesa, com Carlos de Alvear, além de conhecer os termos do empréstimo de 1905:

**‘É preciso — disse-me o sr. dr. Alvear, intendente municipal da capital Argentina — fazer da nossa cidade uma outra Pariz**. E para isso os argentinos votaram um empréstimo de 250 milhões; os trabalhos que vou empreender durarão, pelo menos, quatro annos. **Espero ver acabada em 1910 a obra de embelezamento da cidade**, Buenos Aires poderá então mostrar todos os seus novos atrativos aos viajantes que forem visitar a exposição universal e internacional. Os argentinos querem festejar deste modo o centenario de sua independencia.<sup>30</sup>

Do que informa a respeito dos prazos e da programação das visitas, o escopo de projetos já estava bem delineado, quando partiu:

Parto por estes dias. Ficarei um mez na America; justamente o **tempo necessario para combinar e decidir o plano de campanha**. Levo comigo o meu secretario e dois architectos. Meus collaboradores ficarão na Argentina, **fiscalizando os trabalhos que dirigirei de Pariz** e que irei examinar **todos os annos**. Eis succintamente exposta a missão que a

<sup>29</sup> Melhoramentos de Buenos Aires, *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1907, Notícias diversas, p. 2. — grifo nosso

<sup>30</sup> *Ibid.* — grifo nosso

municipalidade de Buenos Aires quiz confiar-me e que espero levar a bom termo. Appresso-me em accrescentar que não abandono as minhas funcções de director dos serviços de architectura da municipalidade de Pariz: **a prefeitura do Sena, de accordo como o Conselho Municipal, autorisou-me a tomar durante os annos de 1907, 1908, 1909 e 1910 uma licença de dois mezes e meio a tres mezes**, licença que me permitirá pelo menos quatro boas semanas em Buenos Aires.<sup>31</sup>

Meses depois, em passagem pelo Rio quando retornava a Paris, Bouvard concedeu uma entrevista, tecendo algumas considerações sobre Buenos Aires. O artigo menciona que Bouvard havia preparado “alguns planos”, recém submetidos à Municipalidade bonaerense, que estava empenhada em “estudar e aceitar um delles, a cuja execução os poderes publicos se consagrem no futuro”<sup>32</sup>.

Em seguida, Bouvard passa a discorrer sobre a escolha pelas diagonais e a necessidade de maior “destaque” para os edifícios mais significativos da cidade. Chama a atenção o contraste entre seu depoimento citado acima e a opinião que externa agora, após ter-se confrontado com a realidade da quadrícula. Se antes “não via problemas em tal disposição”, agora a considera prejudicial à cidade. No entanto, as avenidas diagonais continuam a ser a solução:

O sr. Bouvard achou Buenos Aires uma grande cidade, com um movimento extraordinario, **mas muito prejudicada pela disposição de suas ruas em xadrez, que a tornam monotona**. Em sua opinião é preciso abrir allí grandes ruas em diagonal, de modo não só a facilitar as communicações, mas a permittir que se destaquem os bellos edificios que já conta a cidade, cuja architectura tem progredido muito. Em sua opinião a diagonal é o traçado de utilidade e belleza das grandes cidades. Além de ter indicado o traçado dessas diagonaes, o sr. Bouvard aconselhou onde devem ser levantados vários

monumentos allí projectados, como a Cathedral, o Palácio Presidencial e os museus, de modo a dar-lhes o maior realce. Também deixou estudos sobre o modo de descobrir o rio, que fica muito occulto á vista da cidade.<sup>33</sup>

Finaliza suas considerações comentando algo sobre as obras para as comemorações do Centenário, certamente item já acordado previamente a sua viagem. Similarmente ao que ocorreria em São Paulo, o valor da terra, em virtude dos melhoramentos, sofreu grande valorização:

Os seus maiores trabalhos consistirão, entretanto, nos planos da Exposição de 1910, com que a Argentina conta celebrar o centenário de sua independência. Todos esses planos, está visto, estão subordinados á questão financeira, pois os terrenos em Buenos Aires têm crescido de valor em proporções extraordinárias.<sup>34</sup>

Uma semana depois, era publicada notícia de que Alvear articulava a aprovação do plano:

O intendente da capital, sr. Carlos Alvear, recomendou ao governo o projecto do engenheiro francez sr. Bouvard, sobre a grande avenida para a exposição commemorativa do centenario da independencia da Republica Argentina.<sup>35</sup>

O texto mais detalhado que se encontrou à respeito do primeiro plano elaborado para Buenos Aires é uma artigo publicado no *Figaro* depois do retorno de Bouvard a Paris. Não é possível saber se é uma reprodução de eventual relatório que Bouvard tenha deixado em Buenos Aires, aquele a que Berjman se refere, que foi perdido, mas aparentemente é um extrato de um texto ou memória de projeto que Bouvard pode ter produzido para levar a Paris. Afinal, supõe-se que deveria prestar contas ao governo francês e à Prefeitura do Sena sobre suas atividades na Argentina. Pouco tempo depois,

<sup>33</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>34</sup> Ibid.

<sup>35</sup> Os projectos do sr. Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 17.jun.1907, Telegrammas, p. 2.

<sup>31</sup> Ibid. — grifo nosso

<sup>32</sup> Buenos Aires e Rio, *Correio Paulistano*, 8.jun.1907, p. 2.

a revista especializada *La Construction Moderne* publicou artigo a partir desse texto, resumindo-o. Portanto, optou-se por reproduzir, aqui, o original do *Figaro*:

A colônia argentina de Paris será, sem dúvida, contente de conhecer, em alguns de seus pontos principais, o plano imaginado por M. Bouvard, transformando de uma maneira **artística e higiênica** a cidade de Buenos Aires, capital da República Argentina. Segue o detalhe:

*As avenidas diagonais* — Em geral, diz M. Bouvard, os estudos preparatórios de um plano tal como o que convém a Buenos Aires conduzem às avenidas diagonais de espécies diferentes, segundo suas características ou seu uso, largas o suficiente para evitar engarrafamentos e acidentes, mas não de modo excessivo, que as tornem vazias ou tristonhas — padrão do qual não há necessidade de se preocupar. Eu creio então, que a diagonal, sozinha, nas circunstâncias presentes, pode contribuir gradualmente para resolver o problema em seus aspectos mais importantes, ela sozinha satisfazendo a estética e a utilidade. Me parece que duas diagonais se impõem no momento: uma irá da praça de Maio à praça Lavalle, outra partirá do mesmo ponto em direção ao sul, onde ela terminará em uma praça a ser criada.<sup>36</sup>[FIGURA 2.2]



FIGURA 2.2 - *El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard.* Detalhe. Localização das duas primeiras diagonais propostas por Bouvard em 1907. (Fonte: BERJMAN, 1998)

*Os bairros do Sul* — Eu devo chamar a atenção dos poderes públicos sobre os bairros do sul da cidade e espero que meu relatório seja considerado suficientemente explícito sobre esse ponto. **Eu considero de fato como indispensável o melhoramento dessa parte da cidade** e em particular do entorno da praça da Constituição e da imensa estação ferroviária das ferrovias do Sul; eu reivindico, por outro lado, um melhor arranjo [projeto?] para o grande parque Lezama onde pode-se obter os mais elegantes efeitos; eu também estou considerando os bairros vizinhos do Riachuelo, os depósitos do porto; enfim, eu insisto sobre o interesse que haveria em facilitar ao máximo o acesso dessa área afim de torná-la independente do boulevard Colomb [Paseo Colón] [FIGURA 2.3] **O restante consiste em detalhes de maior ou menor importância.** Vou indicar somente algumas obras cuja execução é facilitada desde já: por exemplo, as diversas modificações que proponho para o acesso à promenade chamada de “la Recoleta”, à praça San Martín, ao bairro do Retiro; a criação da praça do Congresso, a construção de um novo hospital para os indigentes e doentes crônicos, por fim, o plano diretor proposto para a exposição de 1910.

*A Exposição de 1910* — A implantação da exposição ocupará os terrenos compreendidos entre a avenida Alvear, o rio, a avenida Sarmiento e os terrenos públicos onde se encontra a depressão chamada Rosas. É uma área de 55 hectares que, com os 25 hectares do quartel e da atual exposição rural somam um total de 80 hectares. Essa área é suficiente para empreender e realizar uma obra digna do centenário. Vou fazer um croquis sumário. A entrada principal será na porção central da rua, no mesmo lugar onde [é] hoje a depressão de Rosas. Uma outra entrada de igual grandeza e igual importância se abrirá na rua Alvear, e haverá duas outras entradas menores, uma na esquina

<sup>36</sup> Tradução livre da autora. No original: “La colonie argentine de Paris sera, sans doute, contente de connaître, dans quelques-uns de ses points essentiels, le plan imaginé par M. Bouvard, transformant d'une façon à la fois artistique et hygiénique la ville de Buenos-Aires, capitale de la République Argentine. En voici le détail. Les avenues diagonales. — En général, dit M. Bouvard, les études préparatoires d'un plan tel que celui qui convient à Buenos-Aires conduisent à des avenues diagonales d'espèces différentes selon leur caractère ou leur usage, larges suffisamment pour éviter les encombrements et les accidents, mais pas tellement exagérées dans ce sens qu'elles comportent — défaut dont il n'est pas moins nécessaire de se préoccuper — le vide ni la tristesse. Je crois donc que la diagonale, seule, dans les circonstances présentes, peut contribuer graduellement à résoudre le problème dans ses aspects les plus importants, elle seule satisfaisant également à l'esthétique et à l'utilité. Il me semble que deux diagonales s'imposent pour le moment: l'une ira de la place de Mai à la place Lavalle, l'autre partirait du même point vers le sud où elle aboutirait dans une nouvelle place restant à créer.” In: Eugenio GARZON, Transformations de Buenos-Aires, *Le Figaro*, 3.ago.1907, Amérique Latine, p. 2. — grifo nosso

onde se levanta hoje a estátua de Sarmiento, fazendo “pendant” à primeira entrada principal. Uma grande galeria cortada por um vestibulo de entrada, flanqueará a rua que desemboca no acesso principal. Paralelamente à essa galeria prevalecerá uma avenida de trilhas e jardins de 700 metros por 65, no centro da qual se instalará a bandeira nacional, monumento à Revolução e cuja extremidade alcançará o rio em um ‘rond-point’ fechado por um terraço com escadarias à flor d’água. Os pavilhões dos países expositores se distribuirão por essa avenida, e, no eixo de seu horizonte, se elevará a grande galeria central de 250 por 150 metros, que, provavelmente, servirá de “galerie des machines”. Todos os pavilhões estrangeiros se voltarão para o parque atual cujos jardins serão absolutamente respeitados e onde serão instalados equipamentos de lazer. Será necessário, para sua realização adquirir, por expropriação, 22.000 metros que, somar-se-ão aos 80.000 já adquiridos. A exposição agrícola será instalada no quartel do Retiro e em suas dependências; a exposição de animais, no lugar onde hoje se encontra a exposição rural.<sup>37</sup>

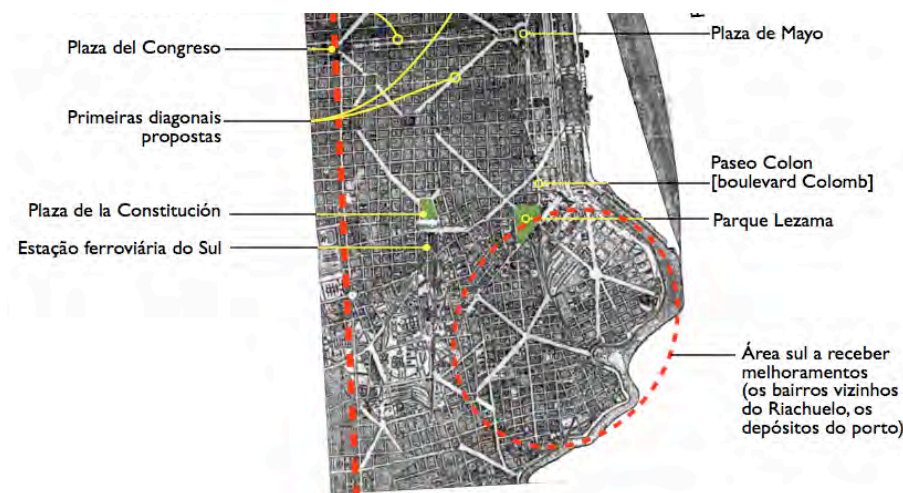


FIGURA 2.3 - *El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard. Detalle.* (Fonte: BERJMAN, 1998)

*Praça do Congresso* — O palácio do Parlamento é bem situado, em uma das extremidades da avenida de Maio. Deixar seu entorno no estado em que se encontra hoje, será arruinar o edifício, a avenida e a cidade. Há duas maneiras igualmente possíveis de transformá-los convenientemente: ou bem criar defronte à fachada principal uma grande praça retangular, ou bem uma praça poligonal, que abrace [circunde] todo o edifício. Eu não tenho dúvidas quanto à me decidir pela segunda maneira. De fato, e primeiramente, a avenida que chega defronte torna deselegante qualquer horizonte, qualquer perspectiva. Em compensação, uma praça poligonal tem a vantagem de isolar e de destacar o monumento, sobre todo seu contorno, por um espaço suficiente mas essencial para distingui-lo claramente das construções vizinhas, de altura e formas heterogêneas. Ela facilita, enfim, a conexão dessas avenidas diagonais cuja necessidade se faz sentir hoje e muito

<sup>37</sup> Tradução livre da autora. No original: “Le quartier du Sud. Je dois attirer l'attention des pouvoirs publics sur les quartiers du sud de la ville et j'espère que mon rapport sera jugé suffisamment explicite sur ce point. Je considère en effet comme indispensable l'amélioration de cette partie importante de la ville et en particulier des alentours de la place de la Constitution et de l'immense gare des chemins de fer du Sud; je réclame, en outre, des dispositions meilleures pour le grand parc Lezama dont on peut tirer les plus gracieux effets; j'envisage aussi les quartiers voisins du Riachuelo, des dépôts et du port; enfin, j'insiste sur l'intérêt qu'il y aurait à faciliter l'accès de cet endroit de transit le plus largement possible afin de le rendre indépendant du boulevard Colomb. Le reste consiste en détails de plus ou moins grande importance. J'indiquerai seulement quelques travaux dont l'exécution est aisée dès aujourd'hui: par exemple, les diverses modifications que je projette d'apporter à la promenade dite de la Recoleta, à la place Saint-Martin, au quartier du Retiro; la création de la place du Congrès; la construction d'un nouvel asile-hospice pour les indigents et les incurables, enfin, le plan de distribution proposé pour l'exposition de 1910. L'exposition de 1910. — L'emplacement de l'exposition occupera les terrains compris entre l'avenue Alvear, le fleuve, l'avenue Sarmiento et les terrains communaux où se trouve la fosse dit Rosas. C'est une aire de 55 hectares qui, avec les 25 hectares de la caserne et de l'actuelle exposition rurale font un total de 80 hectares. Cette surface est suffisante pour entreprendre et réaliser une œuvre digne du centenaire. Je vous en ferai un croquis sommaire. L'entrée principale serait dans la portion centrale de la rue, à l'endroit même où [illegível] aujourd'hui la fosse de Rosas. Une autre entrée de même grandeur et de même importance s'ouvrirait dans l'avenue Alvear, et deux entrées plus petites seraient, l'une à l'angle où se dresse la statue de Sarmiento, faisant pendant à la première entrée principale. Une grande galerie coupée par un vestibule d'entrée, borderait la rue débouchant sur la porte principale. Parallèlement à cette galerie règnerait une avenue de sentiers et de jardins de 700 mètres sur 65, au centre de laquelle se dresserait le pavillon national, monument de la Révolution, et dont

l'extrémité aboutirait sur le fleuve en un rond-point fermé par une terrasse avec escalier à fleur d'eau. Les pavillons des pays exposants se répartiraient sur cette avenue, et, dans l'axe de son horizon, s'élèverait la grande galerie centrale de 250 mètres sur 150, qui, probablement, servira de galerie des machines. Tous les pavillons étrangers donneraient sur le parc actuel dont les plantations seraient absolument respectées et qu'on installerait des établissements de plaisir. Il faudrait, pour réaliser tout cela, acquérir par expropriation 22.000 mètres qui, viendront s'ajouter aux 80.000 qu'on possède déjà. L'exposition agricole serait installée dans la caserne du Retiro et ses dépendances; l'exposition du bétail, à l'endroit même où se trouve aujourd'hui l'exposition rurale.” In: *ibid.*

mais no futuro. Não é que eu seja partidário absoluto do princípio da simetria na arquitetura de uma cidade ou de uma parte de cidade; mas há casos em que a simetria ou a unidade de formas é recomendada e se impõe, mesmo: e esse é o caso do congresso.

A natureza do edifício central, assim como suas grandes dimensões exigem um enquadramento especial regular, seriamente estudado, onde nada pode ser deixado ao acaso. Eu não quero entrar em longos detalhes aqui; digo apenas que algumas arcadas formando galerias de circulação em nível cairiam bem lá. Creio igualmente que em razão da importância do palácio e da conseqüente imensidão da praça, a altura dos edifícios vizinhos deva ser limitada à vinte metros.<sup>38</sup>

À diferença do *Figaro*, o artigo do *La Construction Moderne* acrescenta um comentário a respeito da praça do Congresso e da escolha de Bouvard quanto à sua configuração, que merece ser reproduzido:

De fato, não há nada mais irritante do que as simetrias artificiais, exceto as avenidas muito longas. O excesso é sempre um defeito. Mas a falta total de simetria e de regularidade, para uma grande cidade, é também um grande inconveniente. O que é tolerável, frequentemente até agradável, em uma pequena cidade medieval onde tudo é surpresa e

<sup>38</sup> Tradução livre da autora. No original: “Place du Congrès. — Le palais du Parlement est bien situé, à l'une des extrémités de l'avenue de Mai. Laisser ses alentours dans l'état où ils sont aujourd'hui, ce serait à la fois déparer le palais, l'avenue et la ville. Il y a deux manières également praticables de les transformer convenablement: ou bien créer devant la façade principale une grande place rectangulaire, ou bien une place polygonale, qui entourerait l'édifice tout entier. Je n'hésite pas à me prononcer pour la seconde manière. En effet, et tout d'abord, l'avenue qui vient au devant rend disgracieux tout autre horizon, toute autre perspective. En revanche, une place polygonale a l'avantage d'isoler et de dégager le monument, sur tout son contour, par un espace suffisant, mais essentiel, pour le différencier nettement des constructions voisines de hauteur et de formes hétérogènes. Elle facilite enfin la connexion de ces avenues diagonales dont le besoin se fait sentir dès aujourd'hui et plus encore dans l'avenir. Ce n'est pas que je sois partisan absolu du principe de la symétrie dans l'architecture d'une ville ou d'une partie de ville; mais il est des cas où la symétrie ou l'unité de formes se recommande, et même s'impose: et le cas du congrès est de ceux-là. La nature de l'édifice central, autant que ses grandes dimensions exigent un cadre spécial régulier, sérieusement étudié, où rien ne doit être laissé au hasard. Je ne veux pas entrer ici dans de longs détails; j'indiquerai seulement que quelques arcades formant des galeries de circulation à niveau y serait là bien placées. Je crois également qu'en raison de l'importance du palais et de l'immensité conséquente de la place, la hauteur des maisons qui l'environnent devra être limitée à vingt mètres.” In: *ibid.*

imprevisto, torna-se lamentável ou mesmo ridículo em uma importante capital, onde se elevam, de distância em distância, monumentos notáveis. É uma questão de escala e de proporção.<sup>39</sup>

É um detalhe importante para compreender que as novas teorias estavam amadurecendo e não tinham ampla e imediata adesão, mesmo em se tratando de publicações especializadas, como o *La Construction Moderne*.

## 2.2.1.2. O PLANO DE 1909

O texto de Buenos Aires é um livreto impresso. Nenhum dos autores consultados faz referência à existência de um original manuscrito. Parece natural, já que é um texto produzido a partir de considerações de um grupo e não de um único profissional. É também o mais extenso entre os três planos preparados por Bouvard na América do Sul: desenvolve-se em torno de 4300 palavras, quase quatro vezes mais do que as quase 1500 palavras utilizadas para São Paulo, enquanto que para Rosario, pouco mais de 900 palavras bastam a Bouvard, sendo os dois últimos bem parecidos no que se refere a conteúdo e forma, não raro coincidindo certas argumentações.

O Informe de Buenos Aires apresenta um texto introdutório de caráter oficial, no qual o intendente Guiraldes<sup>40</sup> apresenta Joseph-Antoine

<sup>39</sup> Tradução livre [e capenga] da autora. No original: “En effet, rien n'es ennuyeux comme les symétries artificielles, si ce n'est les avenues trop longtemps rectilignes. L'excès en tout est un défaut. Mais l'absence totale de symétrie et de régularité, pour une grande ville, est aussi un grave inconvénient. Ce qui est très tolérable, souvent même fort agréable, dans une petite cité du moyen âge où tout est surprise et imprévu, devient fâcheux ou même ridicule dans une importante capitale, où s'élèvent, de distance en distance, des monuments considérables. C'est une question d'échelle et de proportion.” In: CM-1907-09(2)-EMBELLISSEMENT DE BUENOS-AIRES, *La Construction Moderne* 22, n. 51, 1907, p. 606.

<sup>40</sup> Em 1908 Manuel Guiraldes sucedeu Carlos de Alvear, que havia contratado Bouvard em 1906. Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires*,

Bouvard, ainda que o nome do arquiteto venha erroneamente grafado como Andrés. Nessa apresentação, já é explicitado o caráter do trabalho do arquiteto francês, que veio à capital portenha para a “apreciação simultânea das diversas ideias” que tinham vindo a público, demonstrando o quão premente era a necessidade de “se fazer um estudo de conjunto”<sup>41</sup>:

Sendo conveniente formular em definitivo o plano geral do Municipio, comprendiendo nele todas as modificaciones que devam ser feitas sobre o traçado atual, para que responda às exigências futuras da cidade, de tal modo que cada uma das obras que se efetuem seja a realização parcial de um plano geral; e considerando: Que dada a diversidade de projetos que têm vindo a público sobre modificaciones do plano atual, é de indiscutível utilidade fazer um estudo de conjunto para apreciar aqueles que realmente respoondam à necessidades do tráfego presente ou possam satisfazer aquelas do futuro como também ao embelezamento e sabubridade do Municipio. **Que com esse meio se facilitarão consideravelmente os trabalhos encomendados pelo Exmo. Governo Nacional ao arquiteto Senhor Andrés Bouvard**, à medida que se aproveitarão com mais vantagens seus serviços, porquanto a apreciação simultânea das diversas ideias dará a melhor base para projetar a delineação geral da cidade; que o caráter definitivo e permanente que há de imprimir-se a esta obra não implica sua realização imediata. Cada administração poderá efetuar a parte que mais responda às necessidades da época e de acordo com os recursos que estejam disponíveis; que este estudo deve confiar-es à pessoas de reconhecida preparação pela complexidade da matéria sobre a qual versa e a transcendência dos resultados a que se chegará.<sup>42</sup>

É importante observar, entretanto, que essa ideia é reforçada pela instituição, em 1908, da comissão de técnicos locais. A seguir, Guiraldes apresenta o decreto que instituiu a comissão de técnicos e políticos que assessoraram Bouvard na revisão dos primeiros documentos elaborados na estadia do arquiteto em Buenos Aires em 1907 e atuaram em conjunto na elaboração do plano final de 1909:

Art. 1º. Nomeia-se uma comissão honorária composta dos Senhores Dr. Fernando Pérez, Ing. Atanasio Turbe, Sr. Román Bravo, Dr. Francisco J. Beazley, Dr. Carlos María Morales, Arq. Andrés Bouvard e Dn. Carlos Thays, à qual encomenda-se o estudo e projeto em referência.<sup>43</sup>

Observa-se a presença de um engenheiro, Atanasio Turbe, cujo nome correto era Anastacio Iturbe<sup>44</sup> e era, naquele momento, o Secretário da Fazenda<sup>45</sup>; de um paisagista, Carlos Thays, francês radicado na Argentina<sup>46</sup>, diretor de jardins e passeios de Buenos Aires; um deputado, Fernando Pérez; o Diretor de Obras Públicas de Buenos Aires, Carlos Maria Morales, que há alguns anos vinha propondo mudanças na organização da capital argentina, tendo sido “um dos autores dos planos de melhoramentos apresentados em

salubridad del Municipio. Que con este medio se facilitarán considerablemente los trabajos encomendados por el Excmo. Gobierno Nacional al arquitecto Señor Andrés Bouvard, á la vez que se aprovecharán con ventaja sus importantes servicios, por cuanto la apreciación simultánea de las diversas ideas dará la mejor base para proyectar la delinearón general de la ciudad; que el carácter definitivo y permanente que ha de imprimirse á esta obra no implica su realización inmediata. Cada administración podrá efectuar la parte que más responda á las necesidades de la época y de acuerdo con los recursos que haya disponibles: Que este estudio debe confiarse á personas de reconocida preparación por complejidad de la materia sobre que se versa y la transcendencia de los resultados á que arribe “In: *ibid.* — grifo nosso

1907-1932 p. 270

41 Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

42 Tradução livre da autora. No original: “Siendo conveniente formular con carácter definido el plan general del Municipio, comprendiendo en él todas as modificaciones que hayan da hacerse sobre el trazado actual, para que responda á las exigencias futuras de la ciudad, de tal modo que cada una de las obras que se efectúen sea la realización parcial de un plan general; y considerando: Que dada la diversidad de proyectos que se han hecho públicos sobre modificaciones del plano actual, es de indiscutible utilidad hacer un estudio de conjunto para apreciar los que realmente respondan á necesidades del tráfico presente ó puedan satisfacer las del porvenir como también al embellecimiento y

43 Tradução livre da autora. No original: “ Art. 1º. Nómbrase una comisión honoraria compuesta de los Señores Dr. Fernando Pérez, Ing. Atanasio Turbe, Sr. Román Bravo, Dr. Francisco J. Beazley, Dr. Carlos María Morales, Arq. Andrés Bouvard y Dn. Carlos Thays, á la que encomienda el estudio y proyecto de la referencia” In: *ibid.*, p. 5-6.

44 Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*, p. 186.

45 O texto de Tella não deixa claro, mas supõe-se que Pérez ocupasse uma secretaria no âmbito municipal

46 Sonia (org.) BERJMAN, *Carlos Thays*, 2002



1898 e 1904”<sup>47</sup>. Morales apresentou também, quando foi Diretor da Comissão de Obras Públicas, o *Tratado General del Municipio*<sup>48</sup>. Em 1901, propôs as *Melhoras Edilicias de Buenos Aires*<sup>49</sup>. Para Gorelik<sup>50</sup>, Morales é um personagem-chave em toda a discussão sobre as reformas urbanas por que passa a capital argentina no início do século XX, de modo que a maioria das propostas que surgem nesse período têm a sua participação. O autor credita a Morales a autoria da maior parte das indicações do Plano elaborado por Bouvard. Assim, este último estaria, em muitos casos, ratificando as propostas anteriores de Morales que, publicado em 1904 como “documento administrativo” ganha, como já se comentou, “uma opacidade técnica”, posto que vinha “desprovido da relevância e da publicidade de um ‘projeto de cidade’ e, por conta de tal caráter, ou seja, porque “colocava-se como solução a um problema de gestão e de administração, constituía-se em um *plano* e não em um *Plan*”. Essa distinção indicada por Gorelik dá-se, segundo o mesmo, porque contrapõem-se duas formas de intervir na cidade: no “*plano*”, estaria contemplada “a gestão material da cidade, com seus tempos mais longos e a manutenção dos projetos implantados”, bem como a adequação da legislação à essa gestão. Na segunda forma, no “*Plan*”, importa “levar adiante um ambicioso plano de reforma urbana”, que conflita muitas vezes com a realidade<sup>51</sup>.

Roman Bravo, segundo os autores argentinos, era um empresário do setor imobiliário, com grandes interesses na reforma da cidade e esteve

envolvido na formulação das primeiras propostas da praça do Congresso<sup>52</sup>. Finalmente, Francisco Beazley era médico, com interesses e trabalhos na área de saúde pública. Alguns desses personagens haviam participado da elaboração do Plano para Buenos Aires de 1904 e, portanto, estavam autorizados a participar da referida comissão. Foi o caso do próprio Morales e de Thays<sup>53</sup>.

O plano preparado para Buenos Aires, comparado aos planos de Rosario e São Paulo, é aquele em que mais se evidencia a estruturação de ideias e, de fato, mais se aproxima da formatação de um Relatório dessa natureza, com momentos bem distintos: Apresentação, Introdução, Considerações gerais, Premissas de projeto, o Plano e suas partes, com comentários e, finalmente, a Conclusão. Em Rosario e São Paulo, que apresentam semelhanças entre si, esses momentos estão diluídos ao correr do texto.

No Plano para Buenos Aires, Bouvard, nas *Observações Preliminares*, valoriza a estadia prévia, de 1907, quando, afirma, dedicou-se “ao estudo da Capital Federal, em seus menores detalhes, esforçando-me para analisar as vantagens e os inconvenientes de sua disposição particular”<sup>54</sup> o que, aparentemente, lhe conferiria bom conhecimento do local, grande domínio sobre as questões relevantes e boa interlocução com os técnicos portenhos, já que cita a existência de “vários relatórios e planos deixados na Intendência Municipal”<sup>55</sup>.

47 CM-1892-07(2)-Extrait de l'annuaire du tribunal de 1er instance, *La Construction Moderne* 7, n. 43, 1892, p. 271.

48 Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*, p. 139-141.

49 Ibid., p. 143-145.

50 Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 137. Para um resumo biográfico de Morales, ver a nota 124 do mesmo livro.

51 Ibid., p. 140.

52 Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*

53 Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 137., nota nº 125

54 Tradução livre da autora. No original: “al estudio de la Capital Federal, en sus menores detalles, esforzándome por analizar las ventajas y los inconvenientes de su disposición particular” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

55 Tradução livre da autora. No original: “varios informes y planos dejados en la Intendencia

Talvez seja essa também uma razão para que o Plano para Buenos Aires seja consideravelmente mais extenso e melhor estruturado, mas sem dúvida essa fala está presente também para validar os esforços de Bouvard em sua primeira estadia:

O texto introdutório mostra claramente que houve um primeiro projeto — “um plano geral da cidade com as reformas projetadas por mim” — elaborado e entregue em 1907. Pelo seu teor, deixa transparecer que foi submetido à apreciação da comissão formada em 1908 e ajustado pela intervenção dos técnicos, resultando, finalmente, no plano de 1909. Observe-se que o plano é submetido à sua apreciação, o que parece natural, pois se tratava da *substituição* do trabalho anteriormente realizado [FIGURA 2.4]. Assim, houve a troca de ideias com a comissão honorária e reconhecimento e respeito pelas opiniões e posições dos técnicos locais, nominando-os como na apresentação feita por Guiraldes. Aparentemente, as diretrizes gerais do plano de 1907 foram mantidas:

Esta Comissão, depois de longo e minucioso estudo dos planos já mencionados acredita que deve-se manter seu princípio e disposições gerais, não sem introduzir algumas modificações de detalhe, baseadas no conhecimento dos lugares, em circunstâncias diversas e necessidades comprovadas. Resultou disso um novo conjunto o qual estudei com atenção, no qual introduzi algumas reformas e que finalmente aceitei e aceito integralmente. **A esse último projeto, considerado como definitivo**, refere-se o presente relatório que me foi encarregado produzir e que tenho a honra de apresentar em nome da Comissão.<sup>56</sup>

Quando cita o “largo y minucioso estudio”, esclarece a natureza do trabalho, realizado em conjunto com a comissão. Já se viu que Gorelik oferece interpretação diversa do episódio de sua contratação, segundo a qual “de alguma maneira Bouvard funcionou como um consultor, já que o peso que a comissão local teve na elaboração do plano, encarnada na figura de Morales, foi decisivo”<sup>57</sup>.

Municipal” In: *ibid.*

56 Tradução livre da autora. No original: “Esa Comisión después de un largo y minucioso estudio de los planos ya mencionados ha creído deber mantener el principio y las disposiciones generales de ellos, no sin introducir algunas modificaciones de detalle, basadas en el conocimiento de los lugares, en circunstancias diversas y necesidades comprobadas. Ha resultado de ello un nuevo conjunto el cual he estudiado con

detención, al que he introducido algunas reformas y que finalmente he aceptado y acepto integralmente. A este último proyecto, considerado como definitivo, se refiere el presente informe que se me ha encargado, y que tengo el honor de presentar en nombre de la Comisión” In: *ibid.*, p. 8. — grifo nosso

57 Tradução livre da autora. No original: “de alguna manera Bouvard funcionó como consultor, ya que el peso que tuvo en la elaboración del plano la comisión local, encarnada en la figura de Morales, fue decisivo.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 257.



FIGURA 2.4 - Comparação dos planos elaborados por Bouvard em 1907, à direita, e 1909, à esquerda, onde estão assinaladas em tracejado preto fino as diagonais propostas em 1907. (Fonte: BERJMAN, 1998; GUTMAN, 1999b) Base ©GoogleMaps 2014

Na Introdução, reconhece o “estado da arte” do estudos urbanos daquele momento. Refere-se a casos franceses, que conhece de perto, alemães, austríacos — provavelmente referindo-se ao Ring de Viena, realizado entre 1859 e 1872, em paralelo com os Grands Travaux parisienses —, italianos, turcos e belgas. Estas duas últimas referências são devidas à sua experiência pessoal, relativamente às intervenções projetadas para Istambul (1902 e 1908) e Bruxelas (1904), comentadas no Capítulo 1 desta Tese<sup>59</sup>.

É evidente que em nossa época o estudo da extensão das grandes cidades é assunto atual. Em França, como na Alemanha, na Áustria, na Itália, na Bélgica, assim como na Turquia, na América do Norte, assim como na América do Sul existe a preocupação que ainda perdura, de melhorar as condições do tráfego, a higiene, a estética e os atrativos nas grandes aglomerações humanas. O problema do melhoramento é atual; a cidade que não avança é uma cidade que começa a morrer. Para viver é preciso desenvolver-se; hoje Buenos Aires evolui e cresce com uma rapidez e uma intensidade que chama a atenção do mundo inteiro e de seus administradores.<sup>60</sup>

A referência à América do Sul deve-se, provavelmente, à sua passagem pelo Rio de Janeiro, escala dos vapores que se dirigem à Buenos Aires. Ainda que tenham sido visitas muito rápidas, às vezes algumas horas,

<sup>58</sup> Leonardo BENEVOLO, *História da arquitetura moderna*, 2001, p. 114-122.

<sup>59</sup> Ver também, respectivamente, Zeynep ÇELİK, *Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul*, *The Journal of the Society of Architectural Historians* 43, n. 4, 1984; Liane RANIERI, *Lopoldo II urbaniste*, 1973

<sup>60</sup> Tradução livre da autora. No original: “Es evidente que en todas partes del mundo en nuestra época, está al día el estudio de la distribución de las grandes ciudades. En Francia como en Alemania, en Austria, en Italia, en Bélgica así como en Turquía, en la América del Norte así como en la América del Sud, ha existido la preocupación que aún perdura, de mejorar las condiciones del tráfico, la higiene, la estética y los atractivos en las grandes aglomeraciones de seres humanos. El problema del mejoramiento está á la orden del día; la ciudad que se detiene, es una ciudad que comienza a morir. Para vivir es preciso desarrollares; ahora bien, Buenos Aires evoluciona y crece con una rapidez y una intensidad que llama la atención del mundo entero y de quienes la administran “ In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 8.

sabe-se que Bouvard circulou pela cidade, conhecendo a Avenida Central e outras obras em andamento na área central do Rio de Janeiro, como atesta a nota publicada no jornal *O Estado de S. Paulo*, em 16 de abril de 1907:

A bordo do paquete Chili seguiu para Buenos Aires o celebre architecto francez Bouvard, que, contratado pela respectiva municipalidade, vae dirigir as obras de embellezamento daquella capital. De passagem pelo Rio, o sr. Bouvard desceu á terra visitando o porto, no extremo da Avenida que se estende da ponte dos Marinheiros á Ilha das Moças, entrou no jardim do Campo, percorreu toda a Avenida Central e a avenida Beiramar, dahi passou ao Leme e ainda teve tempo de ir a Santa Thereza até á Lagoinha.<sup>61</sup>

Outra nota, publicada desde Buenos Aires, afirmava que os melhoramentos do Rio de Janeiro lhe causaram boa impressão e pretendia “tomá-los para modelo, na renovação material de Buenos Aires”<sup>62</sup>.

No texto aparece a preocupação com o futuro, relacionada à necessidade de se planejar criteriosamente o crescimento das cidades.

As regras do passado, as disposições presentes se tornam insuficientes e ineficazes; é chegado o momento de pensar no futuro. É tempo de estabelecer uma nova base de ação que permita resistir aos efeitos da sorte e aos caprichos do momento. Essa é uma preocupação da Comissão do plano.<sup>63</sup>

Esse discurso é empregado também nos planos de São Paulo e Rosario, com grande semelhança. Para Rosario, Bouvard escreve: “trata-se de uma concepção futura a realizar, não de uma vez somente, mas por partes

<sup>61</sup> *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1907, p. 2.

<sup>62</sup> Telegrammas, *O Estado de S. Paulo*, 22.abr.1907, Telegrammas, p. 1.

<sup>63</sup> Tradução livre da autora. No original: “Las reglas del pasado, las disposiciones presentes se tornan insuficientes e ineficaces; ha llegado el momento de pensar en el porvenir. Es tiempo de establecer una base de acción nueva que permita resistir á los efectos del azer y al capricho del momento. De esto se ha preocupado la Comisión del plano” In: \_\_\_\_\_, *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 8.

sucessivas segundo permitirem as circunstâncias”<sup>64</sup>. Em São Paulo, os termos são quase os mesmos:

[...] outras [medidas] há, e constituem o maior numero que não deverão ser levadas a efeito a não ser sucessivamente e segundo as circunstancias favoráveis, as necessidades verificadas, os recursos disponíveis. O trabalho que tenho a honra de submeter a V.Ex., Sr. Prefeito Municipal, não constitue, pois, na realidade, senão a base de um programma de acção no presente e para o futuro, senão o escopo para onde devem encaminhar-se os esforços da administração; mas é de importancia que esse programma seja desde logo adoptado, se se não quizer ficar exposto a passos errados e a graves desillusões dentro de curto prazo.<sup>65</sup>

Nas *Considerações gerais ou preliminares*, Bouvard mostra-se atualizado quanto ao debate internacional acerca do crescimento e ordenamento das cidades.

Esta Comissão, na elaboração do plano que ora apresenta, inspirou-se nos princípios, considerados atualmente como base do desenvolvimento de todas as captais ou grandes cidades do antigo ou do novo mundo, investigando os meios de introduzir na Capital, reformas dirigidas ao seu contínuo crescimento.<sup>66</sup>

64 Tradução livre da autora. No original: “il s’agit d’une conception d’avenir à réaliser, non pas d’une seule fois mais par parties successives suivant les circonstances favorables.” In: Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*

65 Tradução livre da autora. No original: “[...] il en est d’autres, et c’est le plus grand nombre, qui ne s’impose devront se poursuivre, que successivement suivant les circonstances favorables, les nécessités couratres, les ressources disponibles. Le travail que j’ai l’honneur de vous soumettre, Monsieur le Préfet Municipal, ne constitue donc en réalité que la base d’un programme d’actions pour le present et pour l’avenir, que le but vers lequel doivent tendre les efforts de l’administration ; mais il importe que ce programme soit dès à present approuvé, si on ne veut rester exposé à de faux manoeuvre et à de graves mécomptes[?] à breve échéance.” In: Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*, 1911

66 Tradução livre da autora. No original: “Esta Comisión, en la elaboración del plano que presenta, se ha inspirado en los principios, considerados en nuestros días como base del desarrollo de todas \9\ las capitales ó grandes ciudades del antiguo ó del nueve mundo, investigando los medios de introducir en la Capital, reformas proporcionadas á su continuo crecimiento.” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA).

Os relatórios para Rosario e São Paulo não apresentam esta parte de forma explícita. As considerações vão sendo feitas ao longo da apresentação dos planos. Esse segundo documento para Buenos Aires mostra, também, que o plano contempla vários aspectos além do embelezamento, como questões econômicas. E a importância dos exemplos de outras cidades e de sua experiência anterior.

Esforçou-se para suprimir os obstáculos e as dificuldades que paralisam o presente, assegurando assim uma marcha normal e regular para o porvir e prevenindo assim as falsas manobras e os gastos inúteis, e isso o repetimos, apoiando-nos na experiência adquirida nas outras cidades e na prática de suas instituições. O estudo do plano das grandes capitais modernas em comparação com os das cidades antigas, sinalizam novos horizontes ao espírito e agregam à solução do problema, elementos que o estudo de uma única cidade não poderia proporcionar.<sup>67</sup>

Bouvard aborda aqui outro tema encontrado nos autores em quem se apoia, os estudos comparados entre cidades. Como é amplamente conhecido, Hénard empreende, no capítulo 6 de seus *Études sur les transformations de Paris*<sup>68</sup>, e visando apresentar um Plano Geral das Transformações de Paris, uma “comparação entre grandes capitais”, a saber, Berlim, Londres, Moscou e a própria Paris. É nesse estudo que desenvolve a ideia dos “Périmètres de rayonnement”, constante nos relatórios argentinos e paulistano. Hénard o faz

INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 8-9.

67 Tradução livre da autora. No original: “Se ha esforzado por suprimir los obstáculos y las dificultades que paralizan el presente, asegurando á la vez una marcha normal y regular para el porvenir y previniendo así las falsas maniobras y los gastos inútiles, y eso lo repetimos, apoyándonos en la experiencia adquirida en las otras ciudades y en la práctica de sus instituciones. El estudio del plano de las grandes capitales modernas en su comparación con los de las ciudades antiguas, señalan nuevos horizontes al espíritu y agregan á la solución del problema, elementos que el estudio de una sola ciudad no sabría proporcionar.” In: *ibid.*, p. 9.

68 Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*, 1904-1909

pela necessidade de referências, quase inexistentes, sobre a questão da circulação viária.

Dado que não existe teoria sobre tal matéria, nós somos levados à pesquisar por nossa conta as diretrizes de que necessitamos. Para tanto, estudaremos as vias de circulação da Paris antiga e da Paris atual; procuraremos, pela comparação entre as grandes capitais modernas da Europa ressaltar os traços em comum entre as mesmas, resultantes das leis naturais e tentaremos retirar-lhes, como já o fizemos para a questão dos espaços livres, as conclusões úteis que podem ser aplicadas no melhoramento do conjunto de nossas vias públicas.<sup>69</sup>

Forestier também empreende essa comparação: “cotejados com as cidades modernas, o exemplo das cidades antigas mostram-se instrutivos”<sup>70</sup>. Bouvard chega a citar parágrafos inteiros de seus pares, como é o caso do seguinte trecho, reproduzido do *Ésthetique des villes*, de Buls<sup>71</sup>:

Ao examinar o plano de uma de nossas cidades — disse Th. Buls em seu *Estética das Cidades* — pode-se distinguir

imediatamente a parte antiga da parte moderna. «A primeira acha-se formada por uma rede de ruas que se ramificam, e se enredam como as artérias ou as veias de um organismo vivo; as segundas com suas vias perpendiculares têm o caráter de uma cristalização seca, matemática. Se ao menos essa obra houvesse sido concebida racionalmente, seja em vista de favorecer o tráfego, seja para obter um efeito pitoresco e grandioso. — Mas nada disso — A única preocupação que guiou os autores desse plano foi combinar a divisão mais favorável dos lotes».<sup>72</sup>

Em outros trechos, procura combinar conceitos de diferentes fontes, como se observa no parágrafo seguinte, retirado quase que diretamente do *Études sur les transformations de Paris e Ésthetique des villes*:

Em cidades antigas como as da Europa; Paris, Viena, Berlin, Bruxelas, Moscou, Constantinopla, desenvolvidas lentamente segundo as necessidades do momento, criaram-se paulatinamente vias de mínima distância de um ponto a outro; as diagonais foram preferidas aos lados dos triângulos e o desenvolvimento dessas cidades pode continuar e continua racionalmente nesse sentido.<sup>73</sup>

Compare-se com os textos originais. Diz Hénard:

Nas cidades antigas, as ruas representam a direção das correntes naturais resultantes da primitiva configuração topográfica dos lugares. Essas correntes determinaram o

<sup>69</sup> Tradução livre da autora. No original: “Puisque aucune théorie n’existe en pareille matière, nous sommes donc amené à rechercher nous-même les quelques idées directrices dont nous avons besoin. Nous étudierons pour cela les voies de circulation dans le Paris ancien et dans le Paris actuel; nous chercherons dans la comparaison des grandes capitales modernes de l’Europe à dégager les traits communs résultant des lois naturelles et nous essaierons d’en tirer, comme nous l’avons fait pour la question des espaces libres, les conclusions utiles pouvant s’appliquer à l’amélioration du réseau de nos voies publiques.” In: Eugène HÉNARD e Jean-Louis COHEN, *Études sur l’architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l’architecture et l’urbanisme*, 2012, p. 197-198.

<sup>70</sup> Tradução livre da autora. No original: “À côté des ces villes nouvelles, les exemples des villes anciennes étaient d’autant plus instructifs.” In: Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*, 1997, p. 55.

<sup>71</sup> No original: “Quand on jette les yeux sur le plan d’une de nos grandes villes, on peut immédiatement distinguer la partie ancienne de la partie moderne. La première est formée d’un réseau de rues que se ramifient, s’enchevêtrent comme les artères et les veines d’un organisme vivant; la seconde, avec ses voies parallèles ou perpendiculaires, a le caractère d’une cristallisation artificielle, sèche, mathématique. Si encore cette oeuvre voulue avant été conçue rationnellement, soit en vue de favoriser la circulation, soit pour obtenir un effet pittoresque ou grandiose, mais il n’en est rien; la seule préoccupation qui ait guidé les auteurs de ces plans a été de combiner le letissement le plus favorable à la vente des terrains.” In: Necessité de cette étude. Charles BULS, *Esthétique des villes*, 1894, p. 12-13.

<sup>72</sup> Tradução livre da autora. No original: «Al recorrer el plano de una de nuestras grandes ciudades — dice Th. Buls en su *Estética de las Ciudades* — se puede distinguir inmediatamente la parte antigua de la parte moderna. «La primera se halla formada de una red de calles que se ramifican, y se enredan como las arterias ó las venas de un organismo vivo; las segundas con sus vías perpendiculares tienen el carácter de una cristalización seca, matemática.» Si á lo menos esa obra hubiese sido concebida racionalmente, sea en vista de favorecer el tráfico, sea para obtener un efecto pitoresco y grandioso. — Pero nada de ello. — La única preocupación que haya guiado á los autores de ese plano ha sido combinar la partición más favorable para la venta de los terrenos» In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 9..

<sup>73</sup> Tradução livre da autora. No original: “En ciudades antiguas como las de Europa; Paris, Viena, Berlín, Bruselas, Moscou, Constantinopla, desenvueltas lentamente según las necesidades del momento, se crearon paulatinamente vías de recorrido mínimo desde un punto á otro; las diagonales fueron preferidas á los costados del triángulo y el desarrollo de estas ciudades puede continuarse y se continúa racionalmente en ese sentido.” In: *ibid.*, p. 9-10.

traçado das rotas em cujas bordas se construíram as primeiras casas”<sup>74</sup>.

Essas são “as necessidades de momento, as vias criadas paulatinamente”<sup>75</sup>. Por seu turno, Buls ao apresentar seu *Esthétique...*, critica a adoção da malha ortogonal, hipodâmica, e valoriza a naturalidade da conformação das antigas cidades medievais, nas quais os caminhos surgem segundo a ação dos pedestres, que preferem, naturalmente, atravessar um grande campo de dimensões retangulares, como a planície de Ten Bosch, cortando-a pela sua diagonal. Tal indicação, dada pelo uso, seria, segundo Buls, ignorada em favor da implantação de ruas paralelas à rua de Livourne e a rue Delacqz, “obrigando, assim, os pedestres a percorrer os dois lados de um triângulo retângulo, enquanto estes prefeririam seguir a hipotenusa”<sup>76</sup>.

As cidades citadas são aquelas usadas como exemplo por Hénard<sup>77</sup>, quando as compara com Paris, à exceção de Bruxelas e Constantinopla,

cidades que, como já afirmado, receberam propostas de Bouvard<sup>78</sup>. O arquiteto está, claramente, defendendo as diagonais, que são objeto de um longo e acalorado debate em Buenos Aires, enquanto quase inexistem em Rosario e São Paulo:

Por outro lado, todas as cidades novas sem exceção como em Nova York, Washington, Santiago de Chile, etc., construídas em forma de “damero”, encontram em certo período de seu desenvolvimento, a necessidade de modificar seu sistema primitivo com a criação de vias convergentes e concêntricas em certos pontos importantes e com a construção de vias diagonais que quebrem a monotonia do antigo quadro, dando ao conjunto um aspecto mais pitoresco, mais variado e mais agradável.<sup>79</sup>

O texto faz referência ao plano de Washington de 1901<sup>80</sup> [FIGURA 2.5], que contou com a visita de norte-americanos a Paris, para conhecimento das intervenções de Haussmann.

74 Tradução livre da autora. No original: “Dans les vieilles villes, les rues représentent la direction des courants naturels résultant de la disposition topographique primitive des lieux. Ces courants eux-mêmes avaient déterminé le tracé des routes sur le bord desquelles s’élevèrent les premières maisons.” In: Eugène HÉNARD e Jean-Louis COHEN, *Études sur l’architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l’architecture et l’urbanisme*, p. 194.

75 Tradução livre da autora. No original: “Dans les vieilles villes, les rues représentent la direction des courants naturels résultant de la disposition topographique primitive des lieux. Ces courants eux-mêmes avaient déterminé le tracé des routes sur le bord desquelles s’élevèrent les premières maisons.” In: *ibid.*

76 Tradução livre da autora. No original: “La plaine de Ten Bosch est restée longtemps livrée à la circulation; elle formait, comme on sait, un vaste rectangle; nous nous étions dit, en la traversant, que si nous avions à faire le plan du quartier à y ériger, nous nous serions laissé guider par les sentiers foulés par les piétons; ils indiquaient évidemment les courants naturels de la circulation. Or ces courants suivaient les diagonales du rectangle. Au lieu de s’inspirer de ces indications qu’a-t-on fait? On a tracé des rues parallèles à la rue de Livourne et à la rue Defacqz, obligeant ainsi les passants à parcourir les deux côtés d’un triangle rectangle, alors qu’ils auraient préféré en suivre l’hypothénuse.” Charles BULS, *Esthétique des villes*, p. 13..

77 Cf. Plans comparatifs des grandes capitales. In: Eugène HÉNARD e Jean-Louis COHEN, *Études sur l’architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l’architecture et l’urbanisme*, p. 204-218.

78 Cf. Liane RANIERI, *Lopoldo II urbaniste*, para o caso de Bruxelas e Zeynep ÇELIK, Bouvard’s Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul

79 Tradução livre da autora. No original: “En cambio todas las ciudades nuevas sin excepción como ser Nueva York, Washington, Santiago de Chile etc., construídas en forma de damero, se hallan en cierto período de su desarrollo, en la necesidad de modificar su sistema primitivo con la creación de vías convergentes y concéntricas en ciertos puntos importantes y con la construcción de vías diagonales que quiebren la monotonía del antiguo cuadro, dando al conjunto un aspecto más pintoresco, más variado y más agradable.” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 10..

80 “At the peak of City Beautiful movement, the Senate Park Commission hired leading architects and landscape architects to restore the clarity of Pierre Charles L’Enfant’s 1791 plan for Washington.” Victor DOVER e John MASSENGALE, *Street design: the secret to great cities and towns*, 2014[s.p.]. Esse plano é conhecido como McMillan Plan em homenagem ao senador Janes McMillan, que chefiou a comissão.

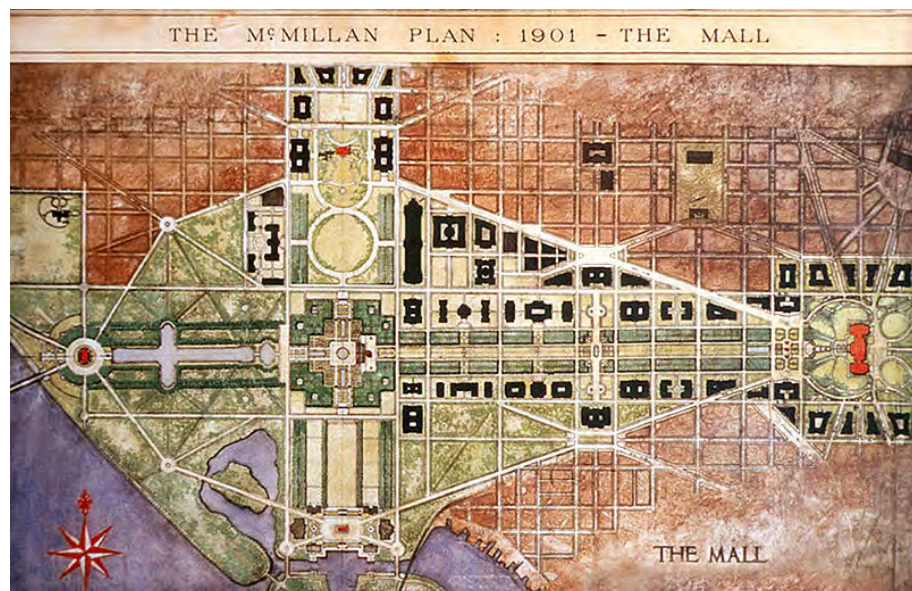


FIGURA 2.5 - *The McMillan Plan: 1901 - The mall*. Senate Park Commission, composta por Daniel Burnham, Frederick Law Olmsted Jr, Charles McKim e outros. (Fonte: DOVER; MASSENGALE, 2014)

Quanto a Santiago, apurou-se que foi formulado um plano geral com diagonais em 1912<sup>81</sup> [FIGURA 2.6], portanto posteriormente ao relatório de Buenos Aires. No entanto, Bouvard deveria conhecer as proposições que Vicuña Mackenna elencou no volume *La Transformación de Santiago*<sup>82</sup>, de 1872<sup>83</sup>, e provavelmente teria sugerido o uso de diagonais, caso tivesse

81 Trata-se de dois projetos, na verdade, o primeiro é o Proyecto de la transformación acordado por la H. Comisión de Senadores y Diputados, assinado por L. Felipe Laso, publicado em 9 de maio de 19012 (Ernesto ANSART, *Plano de Santiago*, 1875); e o segundo, indicando a existência, também em Santiago, de divergências quanto à adoção de um plano geral, é o Plano de Santiago con el proyecto de transformación de la Sociedad Central de Arquitectos - Trazado definitivo, de 1912. (*Plano de Santiago con el proyecto de transformación*, 1912) Os planos estão disponíveis em <<http://www.archivovisual.cl/>> Acesso em 23.mar.2013 e Sala Virtual de Cartografía Chilena. Disponível em <<http://www.memoriachilena.cl/>>. Acesso em 23.mar.2013, respectivamente.

82 Benjamín Vicuña MACKENNA, *Chile. Intendencia de la Provincia de Santiago: La transformación de Santiago: notas e indicaciones respetuosamente sometidas a la Ilustre Municipalidad, al Supremo Gobierno y al Congreso Nacional*, 1872

83 La reforma urbana propuesta por Vicuña Mackenna queda bien sintetizada en su libro *La Transformación de Santiago* (Vicuña Mackenna, 1872). El texto, que no es sino la edición

aceitado convite que lhe foi formulado, à época, como o próprio arquiteto confidenciou a um repórter, em 1907<sup>84</sup>.

O plano Mackenna propunha um “caminho de cintura”, que pode ter sido entendido por Bouvard como um movimento modernizador nesse momento, embora Gorelik destaque o caráter segregador explicitado em sua origem, que “longe de incorporar todo o realmente existente em torno da cidade tradicional, propôs-se como recorte diferenciador” — de acordo com o enunciado do autor — “entre ‘a cidade privada sujeita aso encargos e beneficios do município, e os subúrbios, para os quais deve existir um regime à parte, menos oneroso e menos ativo’: a cidade privada, ilustrada, opulenta [e] cristã”, devia opor-se, assim, aos arrabaldes, “imensa cloaca de infección e de vicio, de crime e de peste”; “a cidade privada — encerrava Vicuña Mackenna — precisa apartar-se da cidade desorganizada”<sup>85</sup>.

de un informe del plan destinado a las autoridades públicas a fin de promover su puesta en marcha, se estructura en 20 proyectos, relativamente independientes. Ellos van desde un camino de cintura que rodease la ciudad, hasta la construcción de escuelas, incluyendo la pintoresca constitución de una casa de diversión popular. Cf. Alicia NOVICK e Horacio CARIDE, *Ciudades americanas. Territorios, proyectos e historias*, 2009, p. 54-55.

84 “Um dos nossos redactores viu o grande architecto antes do seu embarque e com elle se entreteve algum tempo. Soube então que elle voltará para o anno, afim de continuar os seus trabalhos de embelezamento de Buenos Aires, lamentando nao poder ir ao Chile, de onde recebeu convite identico..” In: *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1907, p. 2.

85 Tradução livre da autora. No original: “... lejos de incorporar todo lo realmente existente en torno a la ciudad tradicional, se propuso como recorte diferenciador - de acuerdo con el enunciado del autor — entre ‘la ciudad propia sujeta a los cargos y beneficios del municipio, y los suburbios,, para los cuales debe existir un régimen aparte, menos oneroso y menos activo’: la ciudad ‘propria, ilustrada, opulenta cristiana’, debia oponerse así a los arrabales, “inmensa cloaca de infección y de vicio, de crimen y de peste”; ‘la ciudad propia — remataba Vicuña Mackenna — necesita deslindarse de la ciudad potrero.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 142. Admite-se, aqui, a tradução de “potrero” como “terreno baldio”, conforme definição do dicionário da Real Academia Espanhola: potrero1. [...] 4. m. Arg., Bol. y Perú. Terreno inculto y sin edificar, donde suelen jugar los muchachos.





FIGURA 2.6 - Plano de Santiago con el proyecto de transformación de la Sd. Central de Arquitectos. Trazado definitivo. 1912. (Fonte: Plano de Santiago con el proyecto de transformación, 1912)

As *Considerações Preliminares* são finalizadas, ainda apoiando-se nas ideias de Hénard e Buls<sup>86</sup>:

Vias em linha reta, quebradas, ou curvas segundo as circunstâncias, estabelecendo uma comunicação direta entre os centros de negócios e de lazer, os pontos de concentração e de movimento, descongestionando por sua vez as ruas secundárias, tais são as disposições geralmente consideradas

<sup>86</sup> Tradução livre da autora. No original: “Vías en línea recta, quebradas, ó curvas según las circunstancias, estableciendo una comunicación directa entre los centros de negocios y de placer, los puntos de concentración y de movimiento, descongestionando á la vez las calles secundarias, tales son las disposiciones generalmente consideradas hoy como elementos primordiales de comodidad, de higiene y de atracción en las ciudades importantes.” In: Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris* e Charles BULS, *Esthétique des villes*, respectivamente.

hoje como elementos primordiais de comodidade, de higiene e de atração nas cidades importantes.<sup>87</sup>

Na *Exposição das Partes*, Bouvard reitera que o plano é resultado de um trabalho conjunto e da observação e conhecimento do sítio e das condições locais, em diversos âmbitos:

Baseando-se nisso, a Comissão do novo plano, depois de ter-se interirado do estado atual das coisas, do movimento dos negócios e da população, do organismo atual, das novas tendências e das necessidades futuras da cidade, examinou sucessivamente as *praças públicas, os parques, jardins e passeios, as vias de circulação, os cruzamentos, as estações ferroviárias e os edificios* da cidade e outras disposições indispensáveis.<sup>88</sup>

A exemplo do que observam Ortuzar e Berjman<sup>89</sup> relativamente ao relatório de Rosario, certas passagens dos textos são genéricas e podem ser utilizadas para qualquer cidade. Esta é uma delas. Veja-se, por exemplo, para Rosario: “Chegou-se a esses estudos depois de várias visitas a campo e um exame atento dos lugares”<sup>90</sup>; ou para São Paulo, “E, foi partindo do estado presente das coisas que eu deduzi seu modo de desenvolvimento normal”<sup>91</sup>.

<sup>87</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 10.

<sup>88</sup> Tradução livre da autora. No original: “Basándose en esto, la Comisión del nuevo plano, después de haberse dado cuenta del estado presente de las cosas, del movimiento de los negocios y de la población, del organismo actual, de las tendencias nuevas y de las necesidades futuras de la ciudad, ha examinado sucesivamente las plazas públicas, los parques, jardines y paseos, las vías de circulación, las encrucijadas, las estaciones de ferrocarril y los edificios de la ciudad y otras disposiciones indispensables.” In: *ibid.* — grifo do original

<sup>89</sup> Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*

<sup>90</sup> Tradução livre da autora. No original: “Ces études ont été arrêtées après plusieurs visites sur place et un examen attentif des lieux...” In: *ibid.*

<sup>91</sup> Tradução livre da autora. No original: “Et, c’est partant de l’état des choses présents que j’en ai déduit son mode de développement normal...” In: Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

Bouvard passa a discutir as partes, iniciando pelas *plazas*, usando em suas considerações ideias gerais sobre a importância das praças dentro da trama urbana presentes em Sitte<sup>92</sup>, Buls<sup>93</sup> e Hénard<sup>94</sup>.

Quando comenta sobre os *parques*, Bouvard refere-se ao estudo de Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs*<sup>95</sup>, publicado em 1908, mas escrito em 1905, do qual cita, com o devido crédito, todo um parágrafo:

Em um estudo especial consagrado aos espaços livres nas grandes aglomerações, Mr. Forestier escreve: «Chega-nos um novo ensinamento de diferentes partes do mundo, da qual podem igualmente tirar proveito as cidades antigas. Londres e Paris foram as primeiras a se preocupar com sua higienização e seu embelezamento por meio da criação de espaços plantados. Elas lançaram a primeira semente. A semente espargida no mundo tem fecundado maravilhosamente, a fruta tem sido aperfeiçoada e melhorada e tem sido, em todas as partes, motivos de surpresa».<sup>96</sup>

92 Camillo SITTE, *Der stadtebau nach seinen kunstlerischen grundsätzen*, 1889

93 Charles BULS, *Esthétique des villes*

94 Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

95 Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*

96 Tradução livre da autora. No original: En un estudio especial consagrado á los espacios libres en medio de grandes aglomeraciones, Mr. Forestier escribe: «Nos llega una nueva enseñanza de diferentes partes del mundo, de la cual pueden igualmente sacar provecho las ciudades viejas. Londres y París han sido las primeras en preocuparse de su higienización y de su embellecimiento por medio de la creación de espacios plantados. Ellas han echado el primer grano. La semilla esparcida en el mundo ha sido maravillosamente fecunda, la fruta ha sido perfeccionada, mejorada y ha dado en todas partes motivos de sorpresa». In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 12. A seguir, o texto original de Forestier: “Des différents parties du monde, un enseignement nouveau est apporté, dont les villes jeunes, dont les villes en formation, comme les vieilles cités, peuvent tirer profit. Londres et Paris se sont, les premières, occupées de leur desserrement et de leur embellissement, chacune dans un esprit un peu différent. Londres a cherché le plus d'espace possible. Paris s'est attaché à l'esthétique et à l'élégance. Toutes deux ont eu l'avantage de trouver, chez elles et autour d'elles, des réserves royales qui leur ont permis de réaliser de vastes et heureux programmes, qu'il est nécessaire de compléter aujourd'hui. Elles ont jeté les premières graines: la semence répandue dans le monde a été merveilleusement féconde et le fruit perfectionné, amélioré, nous surprend à notre tour.” In: Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*, p. 49.

Ocorre o mesmo com o segundo parágrafo sem, no entanto, dar o crédito ao seu colega: “Até meados do século passado, a ideia de criar e manter espaços verdes nas cidades, não havia sido lançada...”<sup>97</sup>, que é a tradução integral de “Jusqu'au milieu du siècle dernier, l'idée de créer et de maintenir dans les villes des espaces verdoyants ne s'est pas manifestée”<sup>98</sup>.

Em seguida, suas afirmações são um arrazoado das considerações que Forestier faz a respeito das experiências de Adelaide City e da Garden City inglesa, provavelmente Letchworth, sublinhando a importância da inserção de espaços verdes nas cidades<sup>99</sup>. Fecha o parágrafo com a recomendação sobre a elaboração de um “projeto de conjunto”:

...certo é que as cidades não eram então o que foram depois, como reuniões mais e mais consideráveis, pontos de circulação e de movimento mais e mais intensos. Hoje a constante preocupação das autoridades edilícias modernas, é de agregar jardins públicos às vias de comunicação, de espalhar por toda a cidade a nota atraente e sã das árvores, das plantas e das flores,, de canteiros, de plantios, de avenidas-passeio, de quadras de recreação e de esportes, com um método, sob uma diretriz, apoiando-se, para tanto, em um projeto de conjunto bastante estudado e sabiamente concebido.<sup>100</sup>

97 Tradução livre da autora. No original: “Hasta mediados del siglo pasado, la idea de crear y mantener espacios con verde en las ciudades, no había sido lanzada...” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 12.

98 Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*, p. 51.

99 Ibid., p. 53-58.

100 Tradução livre da autora. No original: “...cierto es que las ciudades no eran entonces lo que fueron después, como ser reuniones de población más y más considerables, puntos de circulación y de movimiento más y más intensos. Hoy la constante preocupación de las autoridades edilícias modernas, es de agregar jardines públicos á las vias de comunicaciones, de esparcir por toda la ciudad la nota atrayente y sana de los árboles, de las plantas y de las flores, con la creación de grandes y pequeños parques, de jardines, de canteros, de plantios, de avenidas-paseos, de canchas de recreo y de deportes, de acuerdo con un método, con una directriz, \12\ apoyándose para ello en un proyecto de conjunto maduramente estudiado y sabiamente concebido.” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 11-12.

Na parte concernente à *Via Pública*, Bouvard indica a complexidade das novas intervenções urbanas do início do século XX, onde há a preocupação com veículos e sua circulação. O trânsito “livre e rápido” pode ser assegurado com as diagonais, portanto este é, mais uma vez, um parágrafo escrito para justificar a implantação daquelas avenidas. Fecha o parágrafo com conceitos retirados do *Esthétique de villes*<sup>101</sup>, quanto ao cuidado com perspectivas, reiterando que os aspectos de circulação devem ser contemplado em paralelo aos aspectos formais, pois deve-se [...] colocar em relevo os aspectos interessantes, as obras de arte, postas em destaque e proporcionar às perspectivas naturais o meio de produzir o maior efeito possível”<sup>102</sup>.

Na parte relativa à “La encrucijada”<sup>103</sup>, Hénard é citado para esclarecer a questão dos *carrefours*<sup>104</sup>, os quais Bouvard não define exatamente e nada acrescenta também, posto que para tanto seria necessário adentrar nas considerações de Hénard a respeito das dimensões, dos raios de giro e da velocidades dos carros, além, é claro, da complexidade e hierarquia de vias e cruzamentos que Hénard organiza ao elaborar seus estudos. Um aprofundamento que não foi realizado nem por Bouvard e — é bom sublinhar — nem pelos técnicos locais. Pode ser uma indicação do quão

recentes eram as considerações de Hénard, de modo que não houvera tempo para assimilá-los. Na citada passagem dos *Études...*<sup>105</sup>, Hénard alerta para que não se confunda “as praças públicas de antes com os *carrefours* modernos; as primeiras sendo lugares de reunião e estas sendo lugares de passagem”<sup>106</sup>.

Conservou-se, no presente estudo, o termo “*carrefours*” para conservar a diferença que ele guarda com cruzamento. No *Informe*, em espanhol, o termo foi traduzido como “encruzijada”. No entanto, em português “encruzilhada” tem significado diverso e poderia levar a erro de interpretação. Por outro lado, usar “cruzamento” reduziria seu significado. Hénard toma cuidado de distinguir “*carrefour*” de “*croisement*”: “Um *carrefour* urbano é um local onde se cruzam várias ruas, bulevares, ou avenidas. Os *carrefours* apresentam diferenças notáveis, que resultam não somente do número e da disposição das ruas entrecruzadas, mas também da intensidade e das direções especiais das correntes que ali se manifestam e que variam segundo sua localização dentro da cidade.” Hénard classifica-os em três tipos: “*carrefours* de junção, *carrefours* de cruzamento; *carrefours* de distribuição”<sup>107</sup>. Também os classifica segundo sua geometria, especificando que “nós chamaremos de ‘*carrefour*’ o espaço comum às vias

101 Charles BULS, *Esthétique des villes*

102 Tradução livre da autora. No original: “[...]poner en relieve los aspectos interesantes, las obras de arte, colocadas en su recorrido y proporcionar á las perspectivas naturales el medio de producir el mayor efecto posible” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 12. — grifo nosso

103 .Ibid., p. 12-13.

104 Eugène HÉNARD e Jean-Louis COHEN, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, p. 253-254. Conservou-se o termo “*carrefours*” para conservar a diferença que ele guarda com cruzamento. O texto de Bouvard, em espanhol, traduziu o termo como “encruzijada”. No entanto, em português “encruzilhada” tem significado diverso e poderia levar a erro de interpretação. Por outro lado, usar “cruzamento” reduziria seu significado. Hénard o toma cuidado de distinguir “*carrefour*” de “*croisement*”:

105 Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

106 Tradução livre da autora. No original: “Il faut bien se garder, en effet, de confondre les places publiques d'autrefois avec les carrefours modernes; les unes étaient des lieux de réunion, ceux-ci sont des lieux de passage. In: Eugène HÉNARD e Jean-Louis COHEN, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, p. 254.

107 Tradução livre da autora. No original: “Un carrefour urbain est un endroit où se croisent plusieurs rues, boulevards, ou avenues. Les carrefours présentent entre eux des différences notables, qui résultent non seulement du nombre et de la disposition des voies entrecroisées, mais encore de l'intensité et des directions spéciales des courants qui s'y manifestent, et qui varient suivant les emplacements occupés dans la ville par les carrefours.” e “Les carrefours de jonction; les carrefours de traverse; les carrefours de distribution” In: *ibid.*, p. 263-264.

reunidas, e contaremos quantas vias haverá chegando ao carrefour, mesmo que essas vias tenham o mesmo nome, a mesma largura e sejam umas o prolongamento das outras”<sup>108</sup>, ou seja, à área delimitada pela intersecção das vias que se encontram. [FIGURA 2.7].

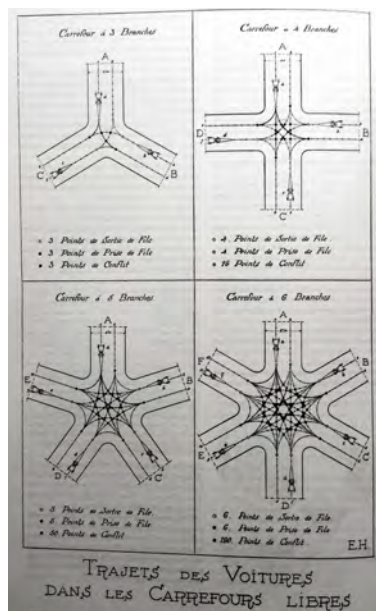


FIGURA 2.7 - Trajets des voitures dans les carrefours libres. Exemplos de carrefours dados por Hénard. (Fonte: HÉNARD; COHEN, 2012)

Esses tipos são considerados por Hénard como “carrefours libres”, ou seja, não têm ilhas no seu centro. Em “carrefours” mais complexos, Hénard sugere a criação de uma ilha central e de modo que seja possibilitado um movimento contínuo, sem cruzamentos diretos. Esse tipo foi denominado “carrefour de giration”<sup>109</sup> [FIGURA 2.8].

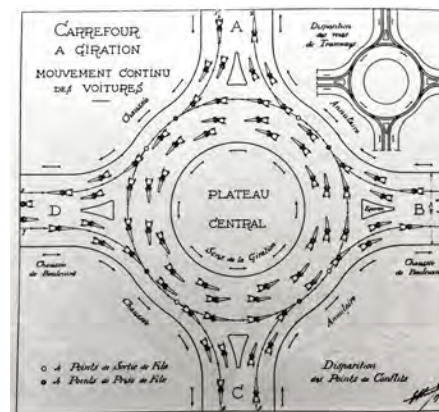


FIGURA 2.8 - Carrefours a giration. Mouvement continu des voitures. Exemplo de carrefour de girations, com praça central, dado por Hénard. (Fonte: HÉNARD; COHEN, 2012)

### 2.2.1.3. DESCRIÇÃO DAS PEÇAS GRÁFICAS

Apresentadas as partes e suas justificativas, o *Informe...*<sup>110</sup> passa a descrição das peças gráficas que, no caso bonaerense, resumem-se a dois desenhos, ou “planos”<sup>111</sup>, conforme o texto, que detalham as proposições pontuais que, por sua vez, conformam o “projeto de conjunto”:

Partindo desses princípios gerais, a Comissão, depois de ter discutido cada ponto do projeto de conjunto submetido ao seu exame, formulou suas decisões na elaboração dos novos desenhos que acompanham este relatório.<sup>112</sup>

<sup>110</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>111</sup> O termo está sendo usado aqui como “desenho”. Embora pareça estranho ao português, a língua espanhola admite esse significado: plano. m. Representación gráfica en una superficie y mediante procedimientos técnicos, de un terreno, de la planta de un edificio, etc.:” Disponível em :<<http://www.wordreference.com/definicion/plano>>. Acesso em 21.dez.2014.

<sup>112</sup> Tradução livre da autora. No original: “Partiendo de esos principios generales, la Comisión después de haber discutido cada punto del proyecto de conjunto sometido a su examen, ha formulado sus decisiones en la formación de los dos nuevos planos que acompañan este informe.” In: *ibid.*

<sup>108</sup> “Nous appellerons «carrefour» l’espace commun aux voies réunies, et nous compterons autant de voies qu’il y en aura aboutissant au carrefour, alors même que ces voies auraient même nom, même largeur et seraient dans le prolongement l’une de l’autre” In: *ibid.*

<sup>109</sup> *ibid.*



FIGURA 2.9 - Proyecto de modificaciones al trazado actual de la Ciudad de Buenos Aires. Año 1909. (Fonte: GUTMAN, 1999b)

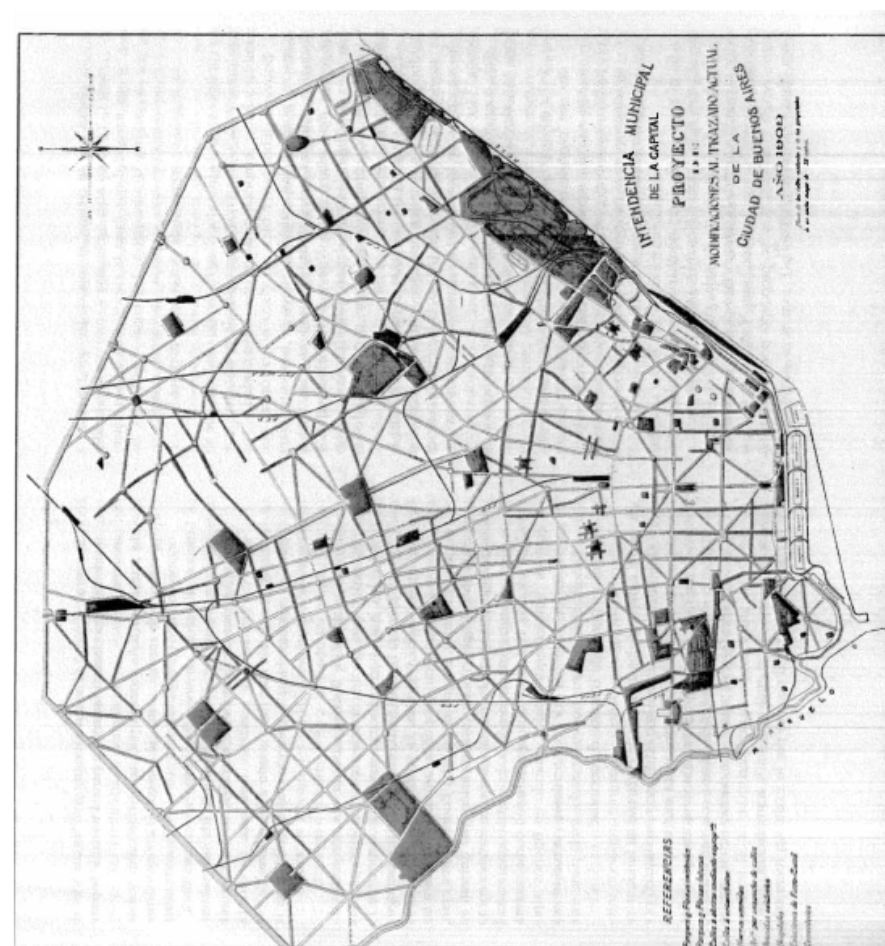


FIGURA 2.10 - Proyecto de modificaciones al trazado actual de la Ciudad de Buenos Aires. Año 1909. (Fonte: BERJMAN, 1998)

Como os posteriores planos de Rosario e de São Paulo, seguem-se considerações acerca do “futuro” e “etapas a cumprir” — Bouvard sabe que são empreendimentos de custo elevado, que demandam desapropriações e ações radicais, como demolições e, portanto, têm um impacto social relevante. Além disso, tais ações são sujeitas a críticas. Apresentam-se, assim,

1º Desenho da cidade atual no qual estão indicados com linhas especiais e com cores convencionais as novas disposições previstas.<sup>113</sup>

É a planta geral que aparece no estudo de Gutman<sup>114</sup> [FIGURA 2.9], que toma como base a planta do plano de 1904, segundo Gorelik<sup>115</sup>. Essa peça gráfica será comentada mais à frente, quando comparados os três planos.

2º Desenho compreendendo as mesmas disposições, separadas das vias de largura inferior a vinte e cinco metros, assim como dos detalhes acessórios.<sup>116</sup>

É a planta apresentada por Berjman, em 1998<sup>117</sup>, em que procura-se destacar as intervenções de maior envergadura [FIGURA 2.10].

#### 2.2.1.4. DESENVOLVIMENTO DO PLANO

Esse item do *Informe...* é subdividido em algumas partes, contemplando:

- ▶ As áreas verdes: “Plazas públicas actuales”, “Plazas proyectadas”, “Parques y jardines actuales”, “Parques á crearse”;
- ▶ O sistema viário: “Vías públicas á crearse, continuarse ó ensancharse”, “Vías irradiantes, ó concéntricas, oblicuas ó diagonales”, “Vías de prolongación ó de unión”, “Vías ó partes de vías actuales á ensancharse”, “Nuevas encrucijadas”;
- ▶ E aspectos monumentais: “Estaciones de ferrocarriles y edificios públicos”.

Quanto às “Plazas públicas actuales”, ou seja, as áreas verdes existentes, a circulação entre as praças será melhorada, acredita Bouvard, em conformidade com Buls e Hénard, pela introdução das diagonais. Pode-se talvez traçar um paralelo entre as *voies rayonnantes* e as diagonais, mas não há menção às *voies enveloppantes* de Hénard — embora cite a ideia dos anéis concêntricos. Bouvard nem faz menção a avenida de circunvalação, que poderia ter paralelo com a *voies enveloppantes* ou o *boulevard à redans*, que Hénard propõe dentro do debate do desmonte da fortificação de Tiers e extensão de Paris, talvez porque fosse já uma ideia antiga, discutida desde o final do século XIX<sup>118</sup>.

Ao se referir às *Plazas Proyectadas*, Bouvard menciona diretamente Forestier, quando afirma que uma das finalidades da introdução das áreas verdes em Buenos Aires é “formar como se disse anteriormente, espaços

<sup>113</sup> Tradução livre da autora. No original: “1º Plano de la ciudad actual en el que están indicados con líneas especiales y con colores convencionales las nuevas disposiciones previstas.” In: *ibid.*

<sup>114</sup> Margarita GUTMAN, *Buenos Aires 1910: Memoria del Porvenir.*

<sup>115</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>116</sup> Tradução livre da autora. No original: “2º Plano comprendiendo las mismas disposiciones desprendidas de las vías de un ancho inferior á veinticinco metros, así como de los detalles accesorios.” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>117</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 179

<sup>118</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

livres que dividam as aglomerações”. Traz essa ideia do exemplo de Adelaide [FIGURA 2.11]:

Desde que a cidade continue a se desenvolver ao redor desse primeiro grupo ou dessa primeira aglomeração completa, se justapõe uma nova aglomeração. Elas são isoladas uma da outra e das que lhes seguirão, no processo de crescimento urbano, por seus anéis de reservas e de grandes parques. A grande cidade total se compõe, assim, de uma série de aglomerações envoltas, cada uma de seu anel de passeios e de verde, e de seus lugares de jogos, de exercícios ao ar livre. As comunicações entre elas se estabelecem com largas avenidas, bordejadas de arvores e de jardins, as avenidas-parque<sup>119</sup>.



FIGURA 2.11 - Aerial view of Adelaide [Looking south east]. Imagem de Adelaide City mostrando o sistema de parques envolvendo a área central da cidade. [s.d.] (Fonte: Adelaide City Council Archives ©2014, )

<sup>119</sup> Tradução livre da autora. No original: “lorsque la ville continue à se développer à côté de ce premier groupe ou de cette première cité complète, on juxtapose une nouvelle cité. Elles sont isolées l’une de l’autre et de celles qui par la suite pourront continuer l’accroissement de la ville, par leur ceinture propre de réserves et de grands parcs. La grande ville totale se compose ainsi d’une série de cités entourées chacune de sa ceinture de promenades et de verdure, et de ses terrains de jeux, d’exercices en plein air. Les communications entre elles s’établissent à l’aide de larges avenues bordées d’arbres, de jardins, les avenues-promenades.” Iln: Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*, p. 54-55.. Usamos o termo “aglomeração” para “cité”, “cidade” para “ville” e “avenida-parque” para “avenue-promenade”, o qual Forestier usa em correspondência ao termo inglês “parkway”, usado, por sua vez, por Frederick Law Olmsted.

Bouvard frisa que é necessário “compreender que não se deve confundir os parques e jardins com as praças públicas” pois “desempenham papéis diferentes e uns e outros devem ser considerados separadamente. O parque é um ponto de descanso moral e físico, de calma e de passeio”, enquanto as praças teriam um papel mais restrito de arejamento e embelezamento. Nesse momento, é apontado um caso em especial, a “avenida de acesso á Palermo”, “bordejada com terrenos baldios y construcciones heterogéneas do mais deplorable efecto” [FIGURA 2.12]. A solução proposta baseia-se na Avenida do Bois de Boulogne, “uma via especial ornamentada de canteiros, de maciços e motivos de flores e árvores de várias classes”<sup>120</sup> [FIGURA 2.13].

A leitura do parágrafo relativo aos “Parques á crearse” induz às hipótese de Gorelik<sup>121</sup>, quanto ao prolongamento da cidade e o papel dos parques como conectores entre os bairros e a rede de avenidas diagonais. É o que se depreende do trecho que prevê, em relação ao “complemento de Palermo”, em que se pretende que se implemente uma “nueva Avenida prolongada hasta los límites de la ciudad”<sup>122</sup>. Ou, com relação à *avenida-paseo* proposta, que deve ter parques em suas extremidades.

<sup>120</sup> Tradução livre da autora. No original: “comprender que no debe confundirse los parques y los jardines con las plazas públicas” [...] “desempeñan papeles diferentes y unos y otros deben ser tomados en consideración separadamente. El parque es un punto de descanso moral y físico, de calma y de paseo” [...] “bordada com terrenos baldios y construcciones heterogéneas del más deplorable efecto” [...] “una vía especial orlada de canteros, de macizos y motivos de flores y árboles de várias clases” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires, passim*

<sup>121</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>122</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*



FIGURA 2.12- Ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal publicado por Pablo Ludwig. 1892. Detalhe mostrando a região de Palermo. (Fonte: LUDWIG, 1892)

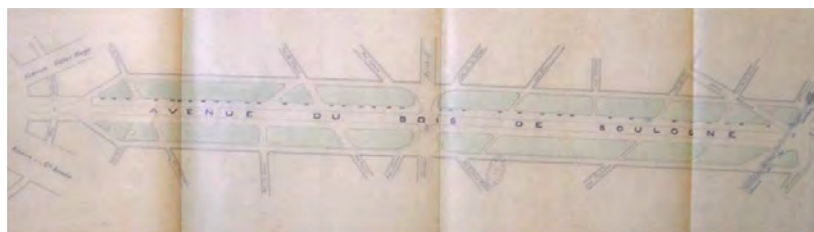


FIGURA 2.13 - Avenue du bois de Boulogne, plan-calque non daté. (Fonte: MARCHAND, 2006)

A *avenida-paseo* é a *parkway* de Olmsted, conceito que Forestier inclui no seu discurso:

O parkway, a avenida-passeio, não é propriamente um bulevar. Na América, no entanto, acontece que as duas palavras sejam tomadas uma pela outra. Parece mais simples de deixar a “bulevar” a significação parisiense moderna, de rua larga, com amplas calçadas ou contra-aléias plantadas com árvores regularmente dispostas, e de chamar de “avenidas-passeio” todas aquelas avenidas cujos detalhes de projeto podem variar mas onde o leito carroçável e as contra-aléias são acompanhadas de faixas plantadas, gramados e mais ou menos adornadas.”<sup>123</sup>

<sup>123</sup> Tradução livre da autora. No original: “Le parkway, l’avenue-promenade, n’est pas à 150

Observe-se também que Bouvard deixa claro que a ideia da extensão da cidade é dos técnicos locais:

**Há um ponto do qual a Comissão tem se ocupado preferivelmente e sobre o qual se demorou;** assim pois, está previsto no plano elaborado, os seguintes parques principais, deixando o caminho aberto a outras disposições que se possam realizar mais tarde quando circunstâncias favoráveis o permitam.<sup>124</sup>

Esse é o ponto pela qual se deu a inflexão do seu trabalho e a substituição do plano de 1907 pelo de 1909. Bouvard aceita as modificações, naturalmente, posto que se tratava de uma missão oficial, e procura deixar claro que essa é uma decisão alheia:

**Chegamos à parte mais delicada da obra a cuja colaboração foi chamada a Comissão:** a que se refere ao estabelecimento da rede definitiva de circulação da Capital e do traçado das novas vias cuja disposição tem dado lugar a muitas controvérsias.

Indicamos no preâmbulo deste relatório, no que pode ser chamado de exposição de motivos, os **princípios sobre os quais a Comissão, de forma geral, baseou** seus estudos e bem os motivos que determinaram suas conclusões. **Não voltaremos a esse ponto e entraremos de fato na questão das vias a serem abertas.**<sup>125</sup>

proprement parler un boulevard. En Amérique pourtant il arrive que les deux mots soient quelquefois pris l’un pour l’autre. Il paraît plus simple de laisser à “boulevard” la signification parisiense moderne de large chaussée, avec des amples trottoirs ou contre-allées plantés d’arbres régulièrement disposés, et d’appeler “avenue” ou “avenue-promenades” toutes ces avenues dont les détails des projets peuvent varier mais où la chaussée et les contre-allées sont accompagnées de bandes plantées, gazonnées, e plus ou moins parées.” In: Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*, p. 67-68. p. 67-68.

<sup>124</sup> Tradução livre da autora. No original: “Hay un punto del cual la Comisión se ha ocupado preferentemente y sobre el que se ha extendido; así pues, ha previsto en el plano elaborado, los parques principales siguientes, dejando el camino abierto á otras disposiciones que se pueden realizar más tarde cuando lo permitan circunstancias favorables.” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires — grifo nosso*

<sup>125</sup> Tradução livre da autora. No original: “Llegamos á la parte más delicada de la obra á que



Bouvard demonstra preocupação com o tratamento paisagístico das margens do rio da Prata, assim como da percepção do rio pelos cidadãos, em consonância, com Novick<sup>126</sup> assinala, com sua experiência na reestruturação paisagística das margens do Sena, e do *Cours la Reine*<sup>127</sup>, após a Exposição de 1900. O arquiteto deseja promover uma maior interação entre cidade e rio que, ele observa, não é bem explorada em Buenos Aires. Esse é um ponto exclusivo da realidade argentina e bem distante da realidade paulistana, embora São Paulo, pela sua topografia, ofereça mais recursos pitorescos que podem ser valorizados. A relação como rio será retomado no plano para Rosario.

As *Vias de prolongamento ou de união* aparecem no texto, a partir da lógica decimonônica de valorização da ferrovia em termos funcionais e simbólicos. À semelhança do que se observou no plano paulistano, surge a referência à esse meio de transporte e à importância da localização e acesso às estações ferroviárias, além de sua interligação, essa, uma operação estritamente haussmanniana. Nesse âmbito, cita o quão importante é a Plaza San Martin, como entrada da cidade, para a qual prepara um projeto<sup>128</sup>, como se verá adiante.

---

ha sido llamada á colaborar la Comisión: la que \17\ se refiere al establecimiento de la red definitiva de circulación en la Capital y al trazado de las nuevas vías cuya disposición ha dado lugar á muchas controversias. Hemos indicado en el preámbulo de este informe, en lo que puede llamarse la exposición de motivos, los principios sobre los cuales la Comisión ha basado en una forma general sus estudios y luego los motivos que han determinado sus conclusiones. No volveremos sobre el punto y entraremos de lleno en la cuestión de las vías á abrirse.” In: ibid. — grifo nosso

<sup>126</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>127</sup> Veja-se, por exemplo, CM-1911-01(1)-Les jardins du cours la reine, *La Construction Moderne* 26, n. 15, 1911, p. 180.

<sup>128</sup> Jules VACHEROT, *Parcs et jardins, album d'études, précédé de la 2e édition de "Les Parcs et jardins au commencement du XXe siècle", par J. Vacherot,...* [Texte imprimé], 1925

Volta à ideia das avenidas-parque, para a “via de comunicação entre os três parques a serem criados no sudoeste”<sup>129</sup>. Ou seja, um sistema de *parkways*, envolvendo a cidade, em referência às ideias de Forestier.

No item *Vias ou trechos de vias a serem alargadas*, aborda o alargamento de várias avenidas, um dos pontos de discórdia entre os técnicos bonaerenses. É uma questão que aparece também em Rosario, mas de modo secundário e localizado. Em São Paulo, a discussão é muito localizada no triângulo central e nessa área, na questão da rua Líbero Badaró, como se verá no Capítulo 3.

Quanto às *Novas “encrucijadas”*, Bouvard refere-se aos dois tipos de “carrefours” de Hénard, conforme citado. “Encruzijadas circulares” referem-se, provavelmente, aos “carrefours de giration”, enquanto os de “trozos cortados” equivalem aos “carrefours libres”, desprovidos da ilha central. Denotando uma espécie de transição entre o pensamento haussmanniano e as novas orientações urbanísticas surgidas nesses primeiros anos do século XX e seu esforço pessoal para assimilá-los, Bouvard ainda vê os *carrefours* como elementos propícios para o embelezamento urbano:

Encontram-se “encrucijadas” em abundância nos planos apresentados; nunca serão demais para a circulação, a segurança dos pedestres e a **beleza da cidade**.<sup>130</sup>

*O Nuevo Plano* traz um item específico sobre os acessos às estações ferroviárias, no que toca ao seu acesso. Bouvard tem experiência no assunto

---

<sup>129</sup> Tradução livre da autora. No original: “via de comunicación entre los tres parques á crearse en el Sud-Oeste” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>130</sup> Tradução livre da autora. No original: “Se encontrarán encrucijadas en abundancia en los planos presentados; nunca sobrarán para la circulación, la seguridad de los peatones y la belleza de la ciudad.” In: ibid.

já que projetou duas ampliações para a Compagnie PLM<sup>131</sup>, em Marselha e St. Étienne. Mais à frente, a referência é Buls<sup>132</sup>, quanto à visualização das estações e edifícios públicos:

Deve exigir-se implantações suficientes, saídas fáceis e circulação livre. — Convém que sejam facilmente acessíveis, que se possam visualizar sem dificuldades e que ofereçam pontos de orientação ao estrangeiro.<sup>133</sup>

Quanto à Conclusão do Informe, os últimos parágrafos são um texto quase padrão que se repete em Rosario e São Paulo, abordando a execução por fases e o papel do Plano como elemento que fornece diretrizes de atuação.

O exemplo das grandes cidades do mundo é repetido em São Paulo, mas não em Rosario. Quanto ao *Plan des Artistes*, é uma referência antiga, do ponto de vista de ação, mas aparentemente Bouvard está se referindo à constância em seguir um plano previamente delineado e que, nesse caso parisiense, foi seguido e “completamente realizado”, acrescido das “novas bases”, as operações haussmannianas de meados do século XIX.

Note-se que, ao contrário de como procede em São Paulo, em Buenos Aires Bouvard somente assina o seu nome, sem apor suas credenciais profissionais. Na capital argentina, sendo um funcionário da administração pública enviado em missão oficial, tal prática pode ser dispensada. Em São Paulo, assina como diretor honorário porque está aposentado desde abril desse ano. Assim, é importante que assine desse modo, para qualificá-lo perante a administração paulistana. Se não estivesse

aposentado, não poderia, provavelmente, assinar como diretor de uma repartição francesa, não estando a serviço do Estado ou da administração parisiense.

## 2.2.1.5. OS PROJETOS RELACIONADOS AO PLANO

Quando se discute o Plano para Buenos Aires, é comum a referência a alguns projetos, em variadas escalas, atribuídos ou de autoria comprovada de Bouvard. Verificou-se, entretanto, que não há consenso entre os autores a respeito de sua vinculação ao plano, isto é, não está suficientemente claro se tais projetos fazem parte ou não do escopo de tarefas que Bouvard estava encarregado de realizar, ou ao menos planejar, na capital argentina. Seriam encomendas da administração municipal, federal ou encargos de caráter particular? Contribui para essa indefinição o fato de o relatório preparado para o *Nuevo Plano* não fazer referência explícita a qualquer um dos projetos.

Os autores divergem. Da leitura de Novick<sup>134</sup> entende-se que os projetos não fizeram parte do plano. Quando, a propósito do projeto da Plaza del Congreso e da convergência entre “as necessidades representativas da elite governante e as ambições reformadoras do debate urbano”<sup>135</sup> existente especificamente no caso dessa área, Gorelik aponta a “expansão qualificada”<sup>136</sup> do quadrante Norte da cidade, citando três deles: “a

<sup>134</sup> Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932*; \_\_\_\_\_, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>135</sup> Tradução livre da autora. No original: “las necesidades representativas de la élite gobernante y las ambiciones reformadoras del debate urbano”. In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 194.

<sup>136</sup> Tradução livre da autora. No original: “expansión cualificada”. In: *ibid.*, p. 195.

<sup>131</sup> Compagnie Paris-Lion-Méditerranée

<sup>132</sup> Charles BULS, *Esthétique des villes*

<sup>133</sup> Tradução livre da autora. No original: “Debe exigirse emplazamientos suficientes, salidas fáciles y circulación libre. — Conviene que sean fácilmente accesibles, que se puedan contemplar sin dificultad y que ofrezcan al extranjero puntos de orientación.” In: *ibid.*

urbanização da Quinta de Hale, os projetos do Hospital Alvear e da Exposição Industrial do Centenário”<sup>137</sup>.

O autor refere-se aos projetos como externos ao plano, embora não entre em detalhes a respeito, indicando a leitura de Berjman<sup>138</sup> para tanto. De fato, é Berjman que faz uma apreciação mais sistematizada a respeito dos vários projetos, à exceção daquele referente à Plaza San Martín que, apesar de citado por outros autores e fontes, não consta da listagem de Berjman. Mesmo que seu texto não esclareça se os projetos são ou não parte do *Nuevo Plano*, recorreu-se à essa autora para balizar as considerações a seguir.

Berjman enumera os seguintes projetos como “outros trabalhos na América do Sul”<sup>139</sup>, não os classificando exatamente como complementares ao Plano de 1909 e alinhando os projetos de Buenos Aires com os projetos desenvolvidos para Rosario, Montevideu e São Paulo. São eles, na ordem trazida pela autora<sup>140</sup>:

1. Quinta Hale
2. Praça do Congresso
3. Ampliação da Plaza de Mayo
4. Exposição do Centenário
5. Hospital Torcuato de Alvear
6. Plano urbano e praças para Rosario
7. Concurso de Avenidas para Montevideu

<sup>137</sup> Tradução livre da autora. No original: “L”...los pocos proyectos puntuales que se le encargaron y que en definitiva se realizaron (o al menos que tuvieron en cuenta sus indicaciones) se ubican en el eje norte de la ciudad: la urbanización de la Quinta de Hale, el diseño del Hospital Alvear y de la Exposición Industrial del Centenario.. En este sentido, el principal rol urbano de las celebraciones del centenario fue legitimar y dinamizar esa línea de expansión de modo definitivo, saturando de contenido simbólico el área más prestigiosa de la ciudad.” In: *ibid*.

<sup>138</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*

<sup>139</sup> *Ibid.*, p. 194..

<sup>140</sup> *Ibid.*, p. 194-208.

## 8. Plano para São Paulo

Há ainda uma citação de Novick<sup>141</sup> a respeito um conjunto de escolas distribuídas pelo país, que teriam sido projetadas por Bouvard, mas, segundo a autora, esse encargo estaria ligado aos interesses pessoais do arquiteto.

### 2.2.1.5.1. QUINTA HALLE

Gleba de 82.000m<sup>2</sup>, situada no bairro da Recoleta, cujos limites, segundo Berjman<sup>142</sup> são as atuais ruas Agote (antiga Anchorena), Las Heras, Agüero, Libertador [FIGURA 2.14] (antes formada pelas avenidas Alvear e Quintana) [FIGURA 2.15]. A propriedade pertencera originalmente à família Hale Pearson, foi adquirida em 1906 pela empresa Baring Brothers e, no ano seguinte, adquirida pela Municipalidade de Buenos Aires.

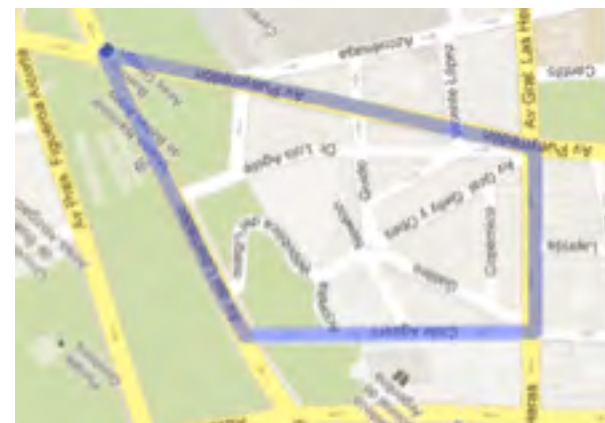


FIGURA 2.14 - A linha azul corresponde ao perímetro da Quinta Halle, segundo o jornal El Clarín (2013). Observe-se que houve fracionamento do desenho original proposto por Bouvard, com a criação da rua Copernico e uma outra secundária e paralela à avenida Gal. Gelly y Obes. Base ©GoogleMaps 2012

<sup>141</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>142</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 194

A gleba, localizada nas proximidades da orla do rio Paraná, divide-se em dois níveis que aproveitados por Bouvard de maneira diversa, deram ao empreendimento um caráter bastante interessante. Na cota mais alta localizam-se os lotes; na cota inferior, ampla área ajardinada, tirando partido do declive e liberando as visuais por sobre o rio. A praça criada na cota superior do talude ajardinado além de promover a ligação entre os dois níveis, faz a integração entre o caráter privado e exclusivo dos lotes e o caráter público do jardim. Coroando esse diálogo, um mirante é instalado na praça. Uma solução algo similar à Praça Buenos Aires, em São Paulo, — o talude e o mirante — que corroborou a interpretação de que essa última também teria sido projetada por Bouvard.



FIGURA 2.15 - División de la Quinta Hale. Imagem publicada no La Prensa em 23 de junho de 1909. (Fonte: BERJMAN, 1998)

No entanto, apesar do marcante desnível, Bouvard concebeu um desenho considerado, à essa altura, antigo ou ultrapassado, sem os aspectos pitorescos tão apreciados no virar do século. O resultado, enquanto *desenho viário*, está inscrito na tradição de raiz barroca, na qual uma praça pode ser um ponto focal importante, para onde convergem várias visuais e de onde

partem várias vias, que devem se ligar ao tecido urbano adjacente. É o recurso da *pate d'oie*, que se observa em Versalhes, no Trocadéro, e tantas outras áreas parisienses, coerente com as operações finisseculares parisienses que Bouvard supervisiona — o urbanismo pós-haussmanniano referido pelos autores portenhos.

Não fica claro se Berjman considera esse projeto como parte do Plano ou não. Novick certamente não<sup>143</sup>, embora afirme que fez parte de uma série de ações empreendidas por Bouvard em sua primeira estadia.

#### 2.2.1.5.2. PLAZA DEL CONGRESO

Segundo Berjman<sup>144</sup>, a ideia da abertura de uma praça adjacente ao edifício do Congresso, foi originalmente elaborada no plano de 1898. Já estava prevista a abertura de quatro diagonais a partir dos cantos do quarteirão destinado a receber o edifício, sendo transformada em regulamentação específica que, a partir de então, seria a diretriz para futuras propostas. Bouvard, em 1907 obedecendo a tal regulamentação, “projetou uma solução que foi apresentada ao Congresso, visando a expropriação em oito quarteirões”<sup>145</sup> [FIGURA 2.16].

O projeto resultante trata o edifício do Congresso como “monumento isolado”, um recurso muito utilizado pelo arquiteto, segundo Chatelet<sup>146</sup> e Çelik<sup>147</sup>, como já se viu no Capítulo 1. O projeto também prevê que as edificações ao redor da praça tenham gabarito e fachadas uniformes e

<sup>143</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>144</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 197

<sup>145</sup> Ibid.

<sup>146</sup> Anne Marie CHATELET, *Joseph Antoine Bouvard*, [s.d.]

<sup>147</sup> Zeynep ÇELIK, *Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul*

usa recursos paisagísticos, segundo a autora, da “antiga *arte da topiaria*, revalorizada por Bouvard”<sup>148</sup> [FIGURA 2.17]

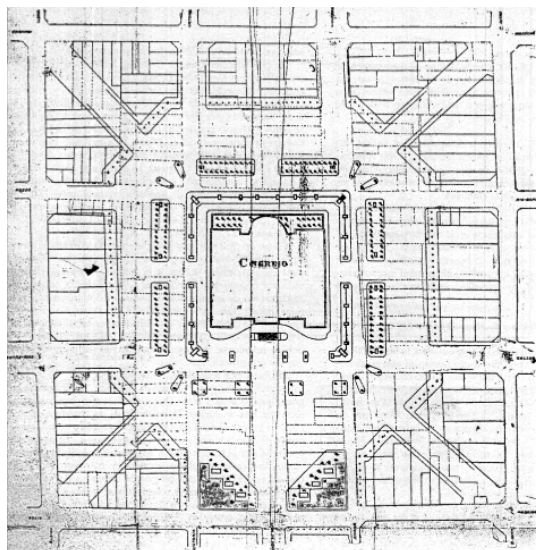


FIGURA 2.16 - Projeto da praça do Congresso publicado no jornal La Nación de 28 de junho de 1907. (Fonte: 1998)

Gorelik dedica importantes considerações a esse projeto em *La grilla y el parque* (2004), pois considera que foi um projeto chave para a aceitação dos melhoramentos em curso na cidade. Diferentemente do que ocorrera para os demais projetos, o autor acusa empenho da administração pública e a obra foi relativamente rápida, “lembrando os bons tempos de [Torcuato de] Alvear”<sup>149</sup>. Tella cita Roman Bravo, um dos membros da Comissão Técnica que passou a trabalhar com Bouvard a partir de 1908, como co-autor de precedentes “estudos para os arredores do Congresso”<sup>150</sup>, corroborando as assertivas de Novick<sup>151</sup> quanto à presença de interesses

privados na elaboração do Plano.

De fato, para Gorelik

a resolução da Praça do Congresso é sem dúvida o principal acontecimento urbanístico do centenário [...] porque logra reunir as duas ambições quase nunca confluentes na Buenos Aires que se preparava para as festividades: as necessidades representativas da elite governante e as ambições reformadoras do debate urbano.<sup>152</sup>

Ainda assim, Novick classifica o projeto para a *Plaza del Congreso* como “complementar”, bem como o projeto que se verá a seguir, para a Plaza de Mayo<sup>153</sup>.



FIGURA 2.17 — *Ciudad de Buenos Aires. Vista a vuelo de pájaro de la plaza del Congreso. Buenos Aires, el 26 de mayo de 1907.* [assinado] Bouvard. Imagem publicada no periódico *Arquitectura*, n. 53, de 15 de fevereiro de 1909. (Fonte:1998)

Aires

- <sup>148</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 197 — grifo do original
- <sup>149</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 194.
- <sup>150</sup> Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*, p. 177.
- <sup>151</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*
- <sup>152</sup> Tradução livre da autora. No original: “la resolución de la plaza Congreso es sin duda el acontecimiento urbanístico principal del centenario [...] porque logra reunir las dos ambiciones casi nunca confluyentes en la Buenos Aires que se preparaba para las fiestas del centenario: las necesidades representativas de la élite gobernante y las ambiciones reformadoras del debate urbano.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 192-194, *passim*.
- <sup>153</sup> Alicia NOVICK, *La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión*, p. 131.

## 2.2.1.5.3. AMPLIAÇÃO DA PLAZA DE MAYO

Aparentemente contrapondo-se ao que informa Novick, segundo Berjman<sup>154</sup>, esse é um projeto elaborado muito depois da entrega do Plano de 1909, por ocasião da última visita de Bouvard à Argentina, em 1910, e provavelmente por ocasião da abertura da Exposição do Centenário. Pouco se encontrou a respeito dessa passagem nos trabalhos consultados. A autora relata que o desenho consta do Censo del Centenario, “quando curiosamente, já fazia tempo que o Concurso para o Monumento a Mayo havia sido finalizado e os respectivos prêmios haviam sido distribuídos”<sup>155</sup>. O desenho, um “projeto de ampliação”, está assinado por Bouvard e datado de 1º de maio de 1910 [FIGURA 2.18].

O Intendente Guiraldes teria lhe solicitado esse projeto. Berjman o descreve:

Esse conjunto de extrema monumentalidade está implantado através de um eixo viário e simétrico com uma sucessão de diferentes motivos de interesse. Compreende desde [a avenida] Bolívar até a margem do rio, prevendo um muro de contenção mas não uma Costanera [avenida beria-mar]. Como muitas das propostas da época, Bouvard elimina os principais edifícios, como a Casa de Governo, o Cabildo e a Intendência. Esses últimos são substituídos por dois edifícios gêmeos que atuam como ‘nexos’ entre as diagonais e a Avenida de Mayo. Respeita a Catedral e a Curia, ainda que repita o que se fez na Plaza del Congreso, isto é, *construções regularizadas* para o entorno imediato da Plaza de Mayo, tal como mandava o modelo parisiense.[...] Os elementos arquitetônicos são variados e respondem aos utilizados pelo jardim francês clássico do século XVIII: os desníveis do terreno são transpostos por escadarias que unem os diferentes planos,

incluindo mirantes, balaustradas, fonte principal, mastros e faróis.[...] Elimina a Pirâmide de Mayo, e coloca no centro da praça o Monumento a Mayo segundo a concepção de Gaetano Moretti e Luigi Brizzolara, vencedores do concurso *ad-hoc*.<sup>156</sup>

A autora critica fortemente a inspiração barroca do projeto:

Esse projeto de Bouvard corporifica a concepção barroca do espaço como expressão do poder absoluto da *monarquia “versallesca”* em uma Argentina que estava festejando o primeiro século de sua história *republicana*.<sup>157</sup>

<sup>156</sup> Tradução livre da autora. No original: “Este conjunto de extrema monumentalidad está planteado a través de un eje transitable y simétrico con sucesión de diferentes motivos de interés. Abarca desde [a avenida] Bolívar a la costa del río, previendo un muro de contención a las aguas, pero no una Costanera. Como muchas de las propuestas de la época, Bouvard elimina los principales edificios, como la Casa de Gobierno, el Cabildo y la Intendencia. A estos últimos los reemplaza con dos construcciones gemelas que actúan como nexos entre las diagonales y la Avenida de Mayo. Respeita la Catedral la Curia, aun cuando repite lo ya expuesto para la Plaza del Congreso, es decir construcciones regularizadas para el entorno inmediato de la Plaza de Mayo, tal como mandaba el modelo parisién. [...] Los elementos arquitectónicos son variados y responden a los utilizados por el jardín francés clásico del siglo XVIII: los desniveles del terreno son salvados por escalinatas que unen los distintos planos, incluyendo miradores, balaustradas, fuente importante, mástiles y faroles. [...] elimina la Pirâmide de Mayo, y coloca en el centro de la plaza al Monumento a Mayo en la resolución de Gaetano Moretti y Luigi Brizzolara, ganadores del concurso ad-hoc.” In: *ibid.* — grifo do original Quanto à participalçnao de Brizzolara, apurou-se que “em março de 1907, em colaboração com o arquiteto G. Morelli, Brizzolara participou de um concurso lançado pela República Argentina para um monumento a ser erigido em Buenos Aires, em comemoração ao centenário da independência (25 de maio de 1910), do qual saíram vencedores em 1909 e levando o primeiro premio de 10.000 pesos-ouro.” In: A. Salmoni CEVIDALLI e F. SBORGI, *Luigi Brizzolara. Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 14*. Vale observar que Brizzolara foi bastante atuante em São Paulo, onde “encontram-se diversas obras suas, como os bandeirantes “Fernão Dias”, “Raposos Tavares”, no Museu Paulista; e o “Anhanguera”, no Trianon-Masp; ou, no Cemitério da Consolação, os túmulo da família Machado e da família Carvalho. Para o Conde Francisco Matarazzo, realizou o mausoléu da família e também um importante retrato do Conde, instalado no antigo Hospital e Maternidade Umberto I. Há, por fim, na capital paulistana, o conjunto de esculturas em homenagem a Carlos Gomes que, desde 1922, marca a paisagem entre o Viaduto do Chá e o Teatro Municipal de São Paulo, no Vale do Anhangabaú.” In: CENTRO DE HISTÓRIA DA ARTE E ARQUEOLOGIA *Luigi Brizzolara. Warburg - banco comparativo de imagens*. Acesso em: 22.jan.2015

<sup>157</sup> Tradução livre da autora. No original: “Este proyecto de Bouvard corporiza la concepción barroca del espacio como plasmación del poder absoluto de la monarquía versallesca en una Argentina que estaba festejando el primer siglo de su historia republicana” In: Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 201 — grifo do original

<sup>154</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*

<sup>155</sup> Tradução livre da autora. No original: “quando, curiosamente, ya hacía tiempo que había concluido el Concurso para el Monumento a Mayo y se habían otorgado los respectivos premios”. In: *ibid.*, p. 201.



.FIGURA 2.18 - *Proyecto de ensanche de la Plaza de Mayo*. No canto inferior direito: "Dressé et présenté par le Directeur soussigné Joseph Bouvard. Buenos Aires, 1° de mayo de 1910". Observar, no centro do topo da imagem um ponto preto representando o edifício do Congresso no fim da avenida de Mayo. (Fonte: BERJMAN, 1998)

#### 2.2.1.5.4. EXPOSIÇÃO 1910

Relativamente ao Centenário, o que se depreende da leitura dos autores é que Bouvard, além de ter sido responsável pela organização geral, foi responsável e, específico de uma das Exposições que ocorreram naquele momento — a Exposição Industrial. Segundo Berjman, Bouvard teria sido

contratado para esse encargo quando já se encontrava na Argentina<sup>158</sup>. No entanto, sabe-se hoje, por diversas fontes, que a Exposição fazia parte do escopo de serviços que o arquiteto deveria realizar em Buenos Aires. Como se viu anteriormente, Novick trata desse assunto como complementar à elaboração do Plano<sup>159</sup>.

A Exposição foi implantada no Parque 3 de Febrero, desenhado anteriormente por Charles Thays<sup>160</sup>, nas proximidades do Jardim Zoológico. Compreendia uma área de cerca de 55 hectares entre as avenidas Libertador, Sarmiento, Salguero e a margem do rio Paraná, dividida em três zonas. Primeiramente, uma entrada monumental na avenida Alvear, iniciando um eixo que terminaria em um terraço sobre o rio Paraná. Esse Eixo seria uma avenida tipo *boulevard*, onde se localizaria o pavilhão central. Uma grande zona ajardinada, na qual estariam distribuídos os demais pavilhões. E, no centro do terreno, uma grande galeria formada por quatro pavilhões. Segundo Berjman, a Exposição Industrial do Centenário “se realizou em 1910 em Palermo, mas com projeto do arquiteto Arturo Prins, vencedor do concurso realizado anteriormente”<sup>161</sup>.

#### 2.2.1.5.5. HOSPITAL TORCUATO DE ALVEAR

A ideia do hospital foi concebida em continuidade à política sanitária iniciada por Torcuato de Alvear, auxiliado pelo arquiteto Juan. A.

<sup>158</sup> Ibid.

<sup>159</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>160</sup> Sonia (org.) BERJMAN, *Carlos Thays*

<sup>161</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard* A respeito da Exposição do Centenário e sua arquitetura, ver Patricia S. MÉNDEZ e Rodrigo Gutierrez VIÑUALES, Buenos Aires en el Centenario: edificación de la nación y la nación edificada, *Apuntes* 19, n. 2, 2006; Ramon GUTIERREZ, *Las celebraciones del centenario de las independencias*, *ibid.*,

Buschiazzo. Em virtude da disponibilidade de terrenos estatais, a localidade conhecida como *Chacarita* — uma antiga área ocupada pelos Jesuítas — já abrigava algumas estruturas hospitalares quando foi decidida a construção do hospital, em uma área de aproximadamente 140.000m<sup>2</sup>. As obras foram iniciadas em janeiro de 1908 e a inauguração ocorreu em 15 de dezembro de 1909<sup>162</sup>. À semelhança do que viria a acontecer em São Paulo, Bouvard traçou o plano geral e o detalhamento ficou a cargo dos técnicos municipais.

Conforme Berjman<sup>163</sup>, é possível acessar o plano geral através de publicação em periódico da época, enquanto que os detalhes foram publicados na Memória Municipal [FIGURA 2.19]. O projeto, “disposto a ser o mais importante da América do Sul”, previa 2000 leitos distribuídos por 41 pavilhões, implantados de modo que a melhor ventilação e iluminação fossem contempladas. Estavam programadas áreas administrativas e de serviços, uma ala para doenças crônicas, subdividida por gênero e outra ala, também subdividida por gênero, dedicada ao hospício, na verdade, destinada à “convalescença e doentes crônicos incuráveis”<sup>164</sup>.

O partido arquitetônico eleito por Bouvard correspondia ao conceito vigente no momento, de hospitais pavilhonares, entremeados por jardins e organizados por zonas, conforme os tipos e graus das doenças, enquanto que os serviços mantinham-se centralizados.<sup>165</sup>

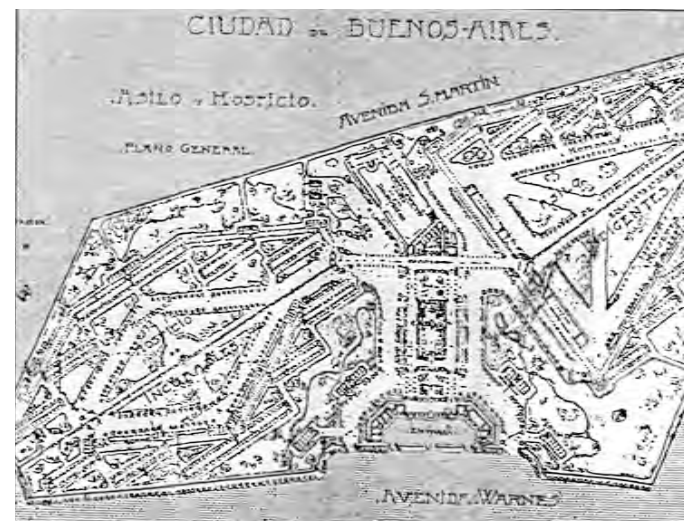


FIGURA 2.19 - Ciudad de Buenos Aires. Asilo y Hospicio. Plano Geral Ao centro, o acesso principal seguido da administração e dividindo as alas do Hospício de los incurables, à esquerda, é asilo do Indigentes, à direita. Imagem publicada no jornal La Prensa, de 2 de julho de 1907. (Fonte: BERJMAN, 1998)

Segundo Novick, os projetos para um hospital — muito provavelmente esse de que se comenta neste item— e para escolas não fizeram parte do *Nuevo Plano*, finalizado em 1909. Estariam, segunda a autora, dentro de outras negociações, de caráter privado, ligados, quer a seus interesses pessoais, quer aos interesses das companhias privada a que teria se vinculado a partir da negociação do Plano para Buenos Aires, em 1907, como já se viu.

Após trabalhar em Buenos Aires e até o início da Primeira Grande Guerra, Bouvard adquiriu a reputação de um expert em urbanismo e iniciou uma carreira como empreendedor na América Latina. [...] Como diretor da Sociedad Franco-Argentina de Trabajos Públicos, dirigiu a construção de um hospital e uma rede de escolas pelo país.<sup>166</sup>

<sup>162</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*

<sup>163</sup> Ibid.

<sup>164</sup> Ibid., p. 204.

<sup>165</sup> Tradução livre da autora. No original: “O partido arquitetônico elegido por Bouvard se correspondió con el concepto vigente en su época de hospitales pabellonados rodeados de jardines y zonificados según tipos y grados de enfermedad, mientras que los servicios se mantenían centralizados.” In: *ibid.*

<sup>166</sup> Tradução livre da autora. No original: “After his work in Buenos Aires and until the beginning of the Great War, Bouvard acquired a reputation as an expert in urbanism and



## 2.2.1.5.6. PLAZA SAN MARTIN

Berjman<sup>167</sup> não faz menção a esse projeto. Para Gorelik, a Plaza San Martín<sup>168</sup> marcaria o começo do eixo de expansão da “cidade burguesa” em direção ao Norte, ou seja, a partir daquele ponto seriam implantados alguns dos outros projetos relacionados ao Plano Bouvard, como a urbanização da Quinta Hale, o Hospital Alvear e a própria Exposição Industrial. Também foi nesse quadrante, onde a Plaza San Martín [FIGURA 2.20] representava espécie de entrada principal, que se desenrolou a maioria das manifestações cívicas do calendário do Centenário, cristalizando-se essa área como “o circuito monumental e elegante da cidade”<sup>169</sup>.

No “Informe” do *Nuevo Plano* essa praça foi incluída no elenco das “principais praças públicas”, para as quais previa-se alguns melhoramentos quanto à sua conexão entre si e “outros pontos interessantes da cidade”<sup>170</sup>.



FIGURA 2.20 - *Ville de B. Étude fait sous la Direction de Mr. Bouvard*. Desenho preparado por Jules Vachero, provavelmente em Paris. No canto inferior direito, sob a escala gráfica, as iniciais “JV”. (Fonte: VACHEROT, 1925)

started a career as a business entrepreneur in Latin America. [...] In his capacity as director of the Sociedad Franco-Argentina de Trabajos Públicos, he directed the construction of a hospital and a network of schools across the country.” In: Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932* p. 273

<sup>167</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*

<sup>168</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 195.

<sup>169</sup> *Ibid.*, p. 197.

<sup>170</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, p. 14.

## 2.2.2. UM CONSULTOR PARA O NUEVO PLANO

A discussão sobre a presença e o papel desempenhado por Joseph-Antoine Bouvard na Argentina, notadamente em Buenos Aires, iniciou-se com sua chegada. Já em 1907, Victor Jaeschké contrapôs-se à contratação de Bouvard. Iniciou uma veemente campanha de oposição às suas ideias, principalmente no tocante às diagonais e à supervalorização das ideias estrangeiras no meio profissional portenho.

Segundo o que se depreende da leitura dos autores argentinos, Victor Jaeschké centralizou, indubitavelmente, toda a crítica a Bouvard. Tartarini afirma que suas posições não eram tão distantes do que propôs Bouvard<sup>171</sup>. Novick e Gorelik, matizam seu posicionamento, atribuindo-lhe muito mais uma certa dose de “inveja profissional”<sup>172</sup>.

Desde a década de 1980, entretanto, algumas pesquisas avançaram além da ideia da contratação de um arquiteto estrangeiro, que teria vindo impor um modelo estranho à realidade portenha. As pesquisas desse momento ainda tendiam a esse entendimento, como se observa em Tartarini:

Em suma [...], havia, por volta de 1906, vários projetos de remodelação urbana da Capital, pontuais e de conjunto, mas não havia acordo sobre quais eram aplicáveis e satisfariam os interesses públicos e privados em jogo. Como ocorreu em outras ocasiões, buscou-se no exterior a solução de nossos problemas.<sup>173</sup>

Tartarini não esclarece quais seriam as motivações do convite, mas acredita-se que sua posição seja convergente com a de Berjman, que acusa uma predileção local por arquitetos franceses, resultante, um pouco no viés de Jaeschké, de uma supervalorização do gosto estrangeiro e notadamente francês<sup>174</sup>.

É Gorelik quem aponta a evolução das pesquisas. O autor considera o Plano Bouvard para Buenos Aires de 1909 como “a proposta de maior envergadura” realizado na primeira década do século XX, por contemplar o conjunto da nova cidade”, isto é, abarca o centro da capital e sua nova periferia, anexada anos antes. Apesar disso, acabou sendo “muito conhecido na literatura especializada somente pela proposta das diagonais” a serem implantadas na área central da cidade, pouco se estudando o que propunha para o subúrbio<sup>175</sup>. Pouco a pouco então, a ideia da dependência cultural para a resolução desses assuntos vai sendo substituída pela noção de “transferência de mão dupla”<sup>176</sup>.

Há certo consenso quanto às motivos que levaram Bouvard à Argentina. No rol de motivações estão as propostas de renovação urbana que se sucedem em Buenos Aires desde o fim do século XIX. O papel das exposições em virtude da aproximação do centenário; a vontade de tornar

<sup>171</sup> Jorge TARTARINI, *El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911)*. Algunos antecedentes

<sup>172</sup> Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932* e Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>173</sup> Tradução livre da autora. No original: "Em suma [...], existían hacia 1906 varios proyectos puntuales y de conjunto de remodelaciones urbanas de la Capital, pero no había acuerdo sobre cuáles eran aplicables y satisfacían los intereses publicos y privados puestos en juego. Como ocurrió en otras oportunidades, se buscó la solución de nuestros

problemas en el exterior." In: Jorge TARTARINI, *El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911)*. Algunos antecedentes, p. 108.

<sup>174</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 176

<sup>175</sup> Tradução livre da autora. No original: "en un limitado stock de recursos: boulevards y avenidas diagonales [...] "monumentalización del espacio público en un circuito ampliado. [...] nuevas líneas de la urbanística pintoresquista [...] la gran novedad con respecto a la ciudad de Alvear: el territorio ampliado y su grilla pública". In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 189.

<sup>176</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*; Werner SZAMBIEN, *La fortune des modèles*, in: André LORTIE, 1995

Buenos Aires uma “cidade capital/imagem de nação”<sup>177</sup>, teriam corroborado o surgimento do que Novick chamou de “crise das soluções decimonônicas”<sup>178</sup>. Para Gorelik, essa crise evidencia o contraste entre as operações de modernização da cidade tradicional “em termos quase idênticos àqueles dos tempos de [Torcuato de] Alvear<sup>179</sup> (1883-1887)<sup>180</sup>, baseadas “em um estoque limitado de recursos: bulevares e avenidas diagonais”, por um lado; e, por outro, as demandas crescentes pela “monumentalização do espaço público em um circuito ampliado”, de acordo com as “novas linhas da urbanística pinturesca”<sup>181</sup>.

Também são apontados, em paralelo, a demanda por soluções de habitação para a grande parcela de imigrantes que iam se acumulando nos *conventillos* e que, por sua vez, colocou em crise o funcionamento da cidade; o aumento da demanda por melhor circulação de mercadorias, transporte e demais serviços públicos<sup>182</sup>.

Essa diversidade temática da agenda pública era manifesta nos termos do empréstimo do centenário com o qual seriam financiadas as avenidas, praças e edifícios públicos,

177 Tradução livre da autora. No original: “ciudad capital/imagen de nación” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 187; Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 108-109.. Também em S. BERJMAN, *Plazas y parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses: André, Courtois, Thays, Bouvard, 1860-1930*

178 Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 108.

179 Tradução livre da autora. No original: “en terminos casi identicos a los de los tiempos de Alvear”. In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 189.. O texto refere-se, aqui, à Torcuato de Alvear que promovendo uma série de melhoramentos em Buenos Aires nos anos 1880, ficou conhecido como “o Haussmann argentino”. Carlos de Alvear, seu filho, também foi intendente da capital argentina, Tendo sido embaixador da Argentina em Paris entre 1900 e 1904, tinha excelente transito nos círculos políticos parisienses e foi durante o seu mandato como intendente que se deu a contratação de Bouvard.

180 Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*, p. 79.

181 Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

182 Guillermo TELLA, *Buenos Aires: albores de una ciudad moderna*

conjuntamente com empreendimentos de saneamento e moradia. Com o impulso que adquiriu a preparação do evento [o Centenário], e a disponibilidade financeira criada pelo empréstimo, os projetos urbanos multiplicaram-se em forma exponencial.<sup>183</sup>

O empréstimo reverberou por aqui. Victor da Silva Freire, em sua conferência no Grêmio Politécnico, em fevereiro de 1911, ainda faria referência às obras que foram viabilizadas em Buenos Aires cinco anos antes<sup>184</sup>. Nesse viés, para Berjman, a contratação de Joseph-Antoine Bouvard seria mais uma “mostra de capacidade econômica” — pela vinculação dos empréstimos à capacidade exportadora — do que qualquer outra coisa<sup>185</sup>.

Enquanto os demais autores focam principalmente nas operações de planejamento e implantação das diagonais, Gorelik apresenta sua interpretação do plano, olhando para os dois âmbitos — centro e periferia — afirmando que seriam complementares, ou seja, a unidade do plano é estabelecida pela dialética entre as propostas para o centro histórico e o subúrbio a construir. Desse modo, “a importância do plano Bouvard está em sua proposta para o subúrbio”, grande parte dele recém incorporado à capital portenha. Para o autor, trata-se, “na realidade, de um ajuste da quadrícula de 1898-1904 à realidade do primeiro ciclo expansivo de Buenos Aires: a tentativa de adaptar o plano à cidade real”<sup>186</sup>. Em seus mais recentes

183 Tradução livre da autora. No original: “Esta diversidad temática de la agenda pública era manifiesta en los contenidos del empréstito del centenario con el que debían financiarse avenidas, plazas y edificios públicos conjuntamente con emprendimientos de saneamiento y vivienda<sup>211</sup>. Con el impulso que adquirió la preparación del evento<sup>212</sup> y la disponibilidad financiera creada por el empréstito, los proyectos urbanos se multiplicaron en forma exponencial.” In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 108-109.

184 Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). O problema administrativo, *O Estado de S. Paulo*, 9.mar.1911, p. 3..

185 Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 176

186 Tradução livre da autora. No original: “la importancia del plano Bouvard está en su propuesta para el suburbio, y que se trata, en verdad, de un ajuste de la grilla de 1898-

trabalhos, Novick converge para essa interpretação<sup>187</sup>.

Bouvard, segundo Gorelick, teria atuado em Buenos Aires mais como “consultor” da equipe de técnicos locais do que propriamente como o produtor principal do plano de melhoramentos para a capital argentina. O nome que emerge nesse contexto é o do técnico Carlos Maria Morales, a quem é atribuída grande responsabilidade sobre as elaborações precedentes à chegada de Bouvard, contidas no plano de 1898-1904. Isso, no âmbito do plano de 1909, “significa a aceitação das condições de um plano que a municipalidade impôs, como base jurídica, ao mercado imobiliário”<sup>188</sup>. Para a área central de Buenos Aires, as proposições do Plano Bouvard, resultantes da interação entre o arquiteto francês e a equipe técnica portenha, confirmam,

em termos gerais, as principais tendências do debate local, continuando ou reinterpretando projetos existentes e mantendo em essência todas as características do desenvolvimento do espaço público tradicional, com sua forte axialidade e simetria e sua centralidade sobre a Plaza de Mayo.<sup>189</sup>

Assim, ao invés de afirmar que Bouvard tenha simplesmente se valido de estudos anteriores — o plano de 1898-1904, principalmente — ratificando-os, o autor propõe que o Plano Bouvard deva ser entendido como

um diálogo com o que foi proposto em 1898-1904.

Tais propostas formuladas nesses anos não chegaram a alcançar o *status* de um plano. Foram tomadas como o resultado de um “trabalho de gabinete”, desenvolvido pelos técnicos da *Comisión de Obras Públicas de la Municipalidad*, sob a direção de Carlos María Morales, isto é, “um dispositivo reformista e silencioso, por meio do qual o Estado homogeneizou e conduziu a ocupação do espaço”<sup>190</sup>.

A opacidade do plano de 1898-1904 submeteu o plano de Bouvard a uma dupla incompreensão: a dos contemporâneos, que o discutiram mais como uma proposta de diagonais; a dos historiadores, que sempre o classificaram como um plano que pretendia impor um modelo haussmanniano inapropriado (por utópico ou colonialista), ou, na melhor das hipóteses, como uma iniciativa que simplesmente arbitrou entre as propostas locais que estavam em debate para o centro da cidade.<sup>191</sup>



Os principais historiadores a que Gorelick<sup>192</sup> se refere em seu comentário são Berjman<sup>193</sup>, que trata a questão do ponto de vista dos espaços

<sup>190</sup> Tradução livre da autora. No original: “el dispositivo reformista y silencioso por medio del cual el Estado homogeneizó y condujo la ocupación del espacio” In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 60.

<sup>191</sup> Tradução livre da autora. No original: “El opacamiento del plano de 1898-1904 sometió el plano de Bouvard a una doble incompreensión: la de los contemporáneos, que lo discutieran como una propuesta más de diagonales; la de los historiadores, que siempre lo catalogaran como un plano que pretendía imponer un modelo haussmanniano inapropiado (por utópico o colonilista), o , en el mejor de los casos, como una iniciativa que simplemente arbitró entre las propuestas locales en danza para el centro de la ciudad.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 254.

<sup>192</sup> . Ibid.

<sup>193</sup> Sonia BERJMAN, *L'oeuvre des architectes-paysagistes français a Buenos Aires: l'espace vert public entre 1860-1930*, 1996. Publicada como *Plazas y parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses: André, Courtois, Thays, Bouvard, 1860-1930*, é reconhecidamente uma das mais abrangentes obras a respeito dos projetos de Bouvard na capital argentina embora, como afirmado, privilegie o ponto de vista dos estudos da arquitetura paisagística.

1904 a la realidad del primer ciclo expansivo de Buenos Aires: el intento de ajustar el plano a la ciudad real.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 255.

<sup>187</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>188</sup> Tradução livre da autora. No original: “significa la aceptación de las condiciones de un plano que la municipalidad impuso sobre el mercado de tierras como base jurídica.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 257.

<sup>189</sup> Tradução livre da autora. No original: “confirma en términos generales las principales tendencias del debate local, continuando o reinterpretando proyectos existentes y manteniendo en esencia todas las características del desarrollo del espacio público tradicional, con su fuerte axialidad y simetría y su centralidad sobre la plaza de Mayo.” In: *ibid.*, p. 195..

verdes de Buenos Aires, em pesquisa desenvolvida para seu doutoramento, considerando Joseph-Antoine Bouvard essencialmente como paisagista;

Tartarini<sup>194</sup>, um dos primeiros a elaborar uma crítica sobre o plano, do ponto de vista urbanístico, assim como Jorge Hardoy<sup>195</sup>, talvez o primeiro autor a sistematizar uma apreciação crítica sobre o plano, no final da década de 1980 e, finalmente, Alicia Novick, referindo-se a seu texto *Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño*, de 1992<sup>196</sup>.

Para Gorelik, Novick faz a melhor apreciação do papel de Bouvard em Buenos Aires. Ainda que, como os demais autores indicados, ela também concentre suas considerações na porção central da cidade, “en los proyectos céntricos”, Novick avança ao considerar Bouvard como um “árbitro”<sup>197</sup>.

Assim, segundo Gorelik, Bouvard é o profissional externo que presta consultoria para a equipe de técnicos municipais de Buenos Aires, aqueles que conhecem a fundo a cidade, por estarem envolvidos no processo de elaboração do Plano de Melhoras de 1898-1904.

Este plano acabou, para o autor, eclipsado por ser um trabalho de planejamento em gabinete, desprovido de elaborações projetuais urbanas. Bouvard teria, assim, o papel de balizar as escolhas de quais seriam e como se dariam essas operações, não se configurando como uma medida

excepcional, pois

nesses momentos de formação do corpo disciplinar da urbanística em todo o mundo, tal tipo de contratação não era incomum nem sequer em países menos periféricos, como os Estados Unidos ou Espanha, apelando-se a urbanistas franceses e, em menor medida, alemães; o intercâmbio de experiências entre os técnicos dos diferentes países era muito intenso, no marco do início do ciclo dos congressos internacionais que começaram a definir a urbanística como uma profissão e uma ciência.<sup>198</sup>

Bouvard reunia, segundo Gorelik afirma — e afastando qualquer caráter de excepcionalidade do arquiteto — as características ideais para a contratação devido à sua “larga experiência de gestão na Paris pós-haussmanniana, sobretudo em relação à organização urbana das exposições universais, tópico específico pelo qual é convocado nos preparativos do centenário<sup>199</sup>”, com o que esta pesquisa concorda, conforme se demonstrou no Capítulo 1.

Nos textos de Novick é possível observar uma evolução, em que a autora ultrapassa as primeiras ideias, ligadas ao que ela denomina como “urbanismo dependente” ou seja, imposto a partir de uma referência exterior, e recebido sem questionamentos, para a ideia mais contemporânea de uma “dupla influência” entre os lugares de origem dos modelos e os de recepção,

194 Jorge TARTARINI, El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes

195 Jorge E. HARDOY, *Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina*

196 Alicia NOVICK, *Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño*, AREA - Revista de investigaciones, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Escuela Politécnica de Lausanne 1, n. 1, 1992 Alicia NOVICK, *Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño*, AREA - Revista de investigaciones, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Escuela Politécnica de Lausanne 1, n. 1, 1992, A propósito dos intercâmbios e transferências, ver, também \_\_\_\_\_. , *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires e ; e \_\_\_\_\_. , La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión*

197 Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 254.

198 Tradução livre da autora. No original: “En esos momentos de formación del cuerpo disciplinar de la urbanística en todo el mundo, tal tipo de contrataciones no era infrecuente ni siquiera en países menos periféricos como los Estados Unidos o España, apelándose a urbanistas franceses y, en menor medida, alemanes; el intercambio de experiencias entre los técnicos de los diferentes países era muy intenso, en el marco del inicio del ciclo de los congresos internacionales que comenzarán a definir la urbanística como una profesión y una ciencia.” In: *ibid.*, p. 255.

199 Tradução livre da autora. No original: “Para entender la contratación específica de Bouvard en Buenos Aires, cabría aclarar que no se trata de ningún modo del profesional más expectable del momento a nivel internacional, pero tiene una larga experiencia de gestión en la París poshaussmanniana, sobre todo en relación con la organización urbana de las exposiciones universales, tópico específico con que se lo convoca en los prolegómenos del centenario.” In: *ibid.*.

de modo que os primeiros são também afetados pela experiência no estrangeiro<sup>200</sup>.

Novick converge com Gorelik quanto ao cenário em que surge a ideia da contratação de Bouvard, mas credita a escolha específica de seu nome às “formulações internacionais e locais” que estavam em jogo” quando seu nome foi escolhido<sup>201</sup>.

Naquele momento, em que o urbanismo se organizava como novo campo do saber, um de seus precedentes, a arte urbana, era uma atividade desempenhada essencialmente por arquitetos, que se contrapunha àquelas específicas do campo da engenharia, a concepção de “tramas e redes”. Assim, segundo Novick, preferiu-se um arquiteto pela demanda da organização de um plano geral para a organização da cidade. Essa escolha, conforme a autora, foi orientada, em parte, pelos princípios professados por Camillo Sitte, para quem um “plano de urbanismo que produz um efeito estético é uma obra de arte e não um simples assunto administrativo”<sup>202</sup>.

Para se alcançar os efeitos estéticos desejados para a cidade, considerados como “obra de arte”, o arquiteto a se contratar havia de ser um “homem de arte”: “protagonista dos planos de transformação de cidades, ‘o artista’ devia deixar sua marca em um ‘projeto’, concebido como missão de arte e de civilização”. Novick volta aos princípios de Sitte,

segundo os quais em uma divisão de tarefas ideal, os

funcionários municipais tomariam a seu cargo os problemas de extensão, as comunicações e a adequação do espaço às novas atividades enquanto ‘o homem de arte’ asseguraria as formas de embelezamento público.<sup>203</sup>

“O ‘homem de arte’ podia — e devia — ser externo à gestão local”<sup>204</sup>. Quanto ao contexto internacional, a autora refere-se a “uma oferta”, do lado francês, articulada a interesses financeiros argentinos”<sup>205</sup>. Um acordo costurado em segredo e selado em uma recepção, em Paris, oferecida a uma comitiva argentina, na qual compareceram financistas e investidores portenhos de grosso calibre. Esse evento teria aberto as portas à atuação, na Argentina, de companhias organizadas como “consultorias internacionais, com capital francês e latinoamericano”<sup>206</sup>.

Portanto, mais que um árbitro, Bouvard foi, para Novick, o necessário “homem de arte” embora, ressalta a autora, “não correspondesse totalmente ao perfil profissional que se solicitava desde os meios técnicos,

203 Tradução livre da autora. No original: “Actor protagónico de los planes de transformación de ciudades, “el artista” debía poner su impronta en un “proyecto” concebido como misión de arte y de civilización. Para Sitte, según una división de tareas ideal, los funcionarios municipales tomarían a su cargo los problemas de la extensión, las comunicaciones y la adecuación del espacio a las nuevas actividades, mientras “el hombre de arte” aseguraría las formas del embellecimiento público”. In: *ibid.*, p. 117.

204 Tradução livre da autora. No original: “El “hombre de arte” podía – y debía – ser externo a la gestión local.” In: *ibid.*, p. 111.

205 Tradução livre da autora. No original: “la existencia de “una oferta” sostenida del lado francés en articulación con intereses financieros locales.” In: *ibid.*, p. 113.

206 Tradução livre da autora. No original: “Esa convención secreta era el acuerdo establecido con los empresarios que participaron en la recepción parisina. Entre ellos estuvo presente Otto Bemberg, uno de los principales contactos de la banca francesa<sup>233</sup>, promotor junto con Coelho del proyecto de avenidas-diagonales<sup>234</sup> además de firme defensor del rol a asumir por el Capital privado. Lo que estaba en juego en torno de la contratación no se restringió, sin embargo, al beneficio de algún empresario local –aun de gran calibre –, pues en realidad se trataba de una empresa comercial de alcance mundial. En esa instancia se constituía en París una Compañía de Trabajos Públicos, Sociedad de estudios – una “consultora internacional”<sup>235</sup> conformada por accionistas franceses y latinoamericanos<sup>236</sup>(Novick, 2008, p.116) capaces por sus relaciones de detectar oportunidades de inversión – cuyo principal objetivo era “atraer capitales franceses hacia todos los negocios extremadamente remunerativos que se ofrecen en la Argentina a nuestra actividad económica: negocios en ferrocarriles, en tranvías, en minas, en bancos, empresas de grandes trabajos públicos, etc.” In: *ibid.*, p. 116.

200 Werner SZAMBIEN, *La fortune des modèles* Novick discute esse tema mais detalhadamente em *La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión*,

201 Tradução livre da autora. No original: “las formulaciones internacionales y locales que estaban sobre el tapete en el momento en que se resuelve la actuación de Bouvard”. In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 108.

202 Tradução livre da autora. No original: “plan de urbanismo que produce un efecto estético es una obra de arte y no un simple asunto administrativo” In: *ibid.*, p. 108-110.

pois era essencialmente um funcionário público”<sup>207</sup>, que havia se tornado um “expert internacional em urbanismo” pelo “prestígio da organização administrativa e da obra de Haussmann”<sup>208</sup>. Infere-se que a autora entende que essa sua posição, no seio da administração parisiense, por outro lado, lhe permitiria colaborar com as consultorias internacionais, a tal ponto que teria chegado a ser Diretor de uma delas — a *Société Franco-Argentine de Travaux Publics* — e através dessa rede de relações, teria logrado organizar a *City of San Paulo Investment and Freehold Land Co. Ltd* no Brasil, em 1911<sup>209</sup>.

### 2.2.3. DOIS PLANOS: 1907 E 1909

A maior parte dos textos a que se recorreu na busca de informações a respeito do Plano Bouvard para Buenos Aires refere-se ao documento intitulado “El Nuevo Plano de la ciudad de Buenos Aires”<sup>210</sup>, finalizado em 1909 e publicado no ano seguinte. Esse “informe” ou relatório, foi elaborado, como consta no texto introdutório do próprio documento, a partir do trabalho de uma comissão da qual tomaram parte profissionais argentinos e o próprio Bouvard. Entre os autores consultados, somente Berjman tem uma interpretação diferente dos demais, que será exposta à frente.

Assim, segundo se depreende da leitura da maioria dos autores, há consenso em entender que o *Nuevo Plano* resulta de um longo processo iniciado em 1907, quando da primeira estadia de Bouvard em Buenos Aires e resultado, como já se mencionou, de uma “crise das soluções decimonônicas”, que segundo os autores não se mostravam suficientes para as demandas do momento.

Veja-se, por exemplo, a obra de Tartarini, cujo título que enuncia esse sentido de construção, delimitando início e fim dessa experiência: *El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911)*<sup>211</sup>. Gorelik também corrobora esse entendimento, quando afirma que “Bouvard foi contratado pela intendência de Carlos Alvear para realizar o plano de melhoramentos do centenário; o urbanista francês havia se comprometido a realizar trabalhos preparatórios em Buenos Aires a partir de 1907”, reiterando que “estará aqui

<sup>207</sup> Tradução livre da autora. No original: “Bouvard fue convocado a Buenos Aires como “hombre de arte”, aunque no respondía totalmente al perfil profesional que se solicitaba desde los medios técnicos, pues era esencialmente un funcionario.” In: *ibid.*, p. 113.

<sup>208</sup> Tradução livre da autora. No original: “Desde 1902 hasta la primera guerra mundial, Bouvard se transformó en un consultor internacional en urbanismo, sobre la base del prestigio de la organización administrativa y de la obra pública de Haussmann.” In: *ibid.*, p. 112.

<sup>209</sup> *Ibid.*

<sup>210</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>211</sup> Jorge TARTARINI, *El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911)*. Algunos antecedentes — grifo nosso

três meses esse ano, três meses em 1909 y outros três em 1910”<sup>212</sup>, embora não se aprofunde em comentários acerca do combinado. A única menção que se encontrou no texto de Novick, relativamente ao primeiro plano, refere-se justamente à sua aprovação:

A imprensa publicou seu primeiro projeto e apesar das ferozes críticas formuladas pelas publicações especializadas, **o plano foi aprovado pelo Conselho Deliberante** sob a pressão do Intendente Carlos de Alvear.<sup>213</sup>

Esse plano teria sido fortemente afetado pelas mudanças do quadro político bonaerense, quando Manuel Güiraldes substituiu Carlos de Alvear, em 1908. Segundo Novick,

A política municipal implementada por este último teve importantes dissidências com a de seu antecessor e um de seus primeiros atos de governo foi tentar a anulação do contrato de Bouvard.<sup>214</sup>

A autora prossegue:

Uma manhã de fevereiro de 1908, [Guiraldes] dirigiu-se pessoalmente à Embaixada francesa e explicou ao chanceler Thibault a necessidade de suspender os trabalhos iniciados em 1907, por falta de orçamento. Sua argumentação foi precisa:

esgotados os recursos do empréstimo do Centenário negociado pelo Congresso Nacional em 1905, e frente à **impossibilidade de iniciar os trabalhos a partir do esquema deixado pelo técnico francês**, as autoridades tornariam sem efeito o seu contrato e sua visita prevista para abril de 1908.<sup>215</sup>

Rapidamente colocada a par, a diplomacia francesa em Paris entrou em ação de modo incisivo, “expondo os prejuízos econômicos e profissionais que afetariam a J. J.[sic] Bouvard, voltando-se ao cerne das relações diplomáticas com graves ameaças”<sup>216</sup> quanto ao futuro dos laços firmados entre França e Argentina:

A missão pela qual o Sr. Bouvard foi convocado foi ocasião, no ano passado, em Paris, de celebrações às quais o Governo Republicano se envolveu plenamente. Não seria perigoso que se atribuisse esse cancelamento à existência de uma crise na Argentina, à qual M. Zeballos<sup>217</sup> teve a precaução de desmentir?<sup>218</sup>

Para reverter a crise diplomática aberta, que Zeballos antecipadamente tentara evitar, Güiraldes retrocedeu e “escreveu imediatamente a Bouvard, assegurando a continuidade e os pagamentos do

<sup>212</sup> Tradução livre da autora. No original: “Bouvard fue contratado por la intendencia de Carlos Alvear para realizar el plano de mejoras del centenario; el urbanista francés se habia comprometido a realizar trabajos preparatorios en Buenos Aires a partir de 1907 [...] “estará aquí tres meses ese año, tres meses en 1909 y otros tres en 1910”. In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 255. — grifo nosso,

<sup>213</sup> Tradução livre da autora. No original: “La prensa publicó su primer proyecto y a pesar de las feroces críticas formuladas por las publicaciones especializadas, el plano fue aprobado por el Concejo Deliberante bajo la presión del Intendente Carlos de Alvear” In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 115. — grifo nosso

<sup>214</sup> Tradução livre da autora. No original: “La política municipal implementada por este último tuvo importantes disidencias con la de su antecesor y uno de sus primeros actos de gobierno fue intentar la anulación del contrato de Bouvard.” In: *ibid.*. Novick informa que Carlos de Alvear cumpriu uma “efêmera e controvertida” gestão, entre 8 de fevereiro de 1907 e 7 de janeiro de 1908.

<sup>215</sup> Tradução livre da autora. No original: “Una mañana de febrero de 1908 se presentó personalmente en la Embajada francesa y explicó al canciller Thibault la necesidad de suspender los trabajos iniciados en 1907, por falta de presupuesto [orçamento]. Su argumentación fue precisa: agotados los recursos del empréstimo del Centenario acordado por el Congreso Nacional en 1905, y frente a la imposibilidad de iniciar los trabajos sobre el esquema dejado por el técnico francés, las autoridades dejarían sin efecto su contrato y la visita prevista para abril de 1908.” In: *ibid.*, p. 118. — grifo nosso.

<sup>216</sup> Tradução livre da autora. No original: “exponiendo los perjuicios económicos y profesionales que afectarían a J. J. Bouvard y apuntando al corazón de las relaciones diplomáticas con graves amenazas” In: *ibid.*. Há provável engano daquela autora, que evidentemente refere-se a Joseph-Antoine Bouvard

<sup>217</sup> Estanislao Zeballos era o Ministro de Relações Exteriores da Argentina à época.

<sup>218</sup> Tradução livre da autora. No original: “La misión por la cual el Sr. Bouvard fue convocado fue ocasión, el año pasado en París, de celebraciones a las que se asoció el Gobierno de la República en pleno. ¿No es acaso peligroso que se atribuya esta cancelación a la existencia de una crisis en Argentina, que M. Zeballos tuvo la precaución de desmentir?” In: *ibid.*



contrato, solicitando-lhe postergar sua viagem para 1909 e 1910<sup>219</sup>, convidando-o a participar das festividades do Centenário. Novick transcreve trecho da carta de Guiraldes a Bouvard:

[...] Em razão de circunstâncias independentes da vontade da Intendência, **vossos projetos apenas puderam ser iniciados**. Vossa missão não poderá então se desenvolver plenamente se, tal como fora previsto, V.S. Vier em março próximo conforme nosso contrato. Por outro lado, para outorgar uma sanção pública a vossa colaboração, desejaria que V.S. pudesse engajar-se nas manifestações do Centenário da Independência, o que permitiria a estrita execução de seu contrato, que expira em 1909. Consequentemente, e com a aprovação de nosso governo, **lhe proponho vir em 1909 e 1910, ao invés de 1908 e 1909**. Para assegurar que nossos compromissos não serão interrompidos de modo algum, V. S. receberá 40.000 francos este ano e 40.000 francos no próximo ano e 80.000 francos em 1910.<sup>220</sup>

Procurando solucionar o impasse diplomático no âmbito interno, posto que o contrato não foi cancelado, Guiraldes designou a Comissão de Técnicos Municipais que iria, desse momento em diante, acompanhar Bouvard. Segundo Novick “é nesse momento que se percebe uma nova atitude local”, pois Guiraldes assegurou “a incorporação da ação de Bouvard a uma gestão de cunho mais modernizadora que a do Intendente que lhe

precedeu<sup>221</sup>. Foi Guiraldes, então, com essa atitude, que logrou valorizar os trabalhos dos técnicos municipais que haviam formulado o plano de 1898-1904, que como já se viu não teria tido a força de um plano e acabara eclipsado<sup>222</sup>.

Novick, sugere que é a partir desse episódio de dimensões diplomáticas que o trabalho de Bouvard sofre uma inflexão, incorporando, “no terreno do intercâmbio” a “experiência acumulada localmente no desenho das soluções, na medida em que os técnicos locais já vinham experimentando, efetuando ‘transferências e traduções’ dos aportes doutrinários provenientes do exterior”, de modo que o resultado não foi uma “réplica irreflexiva do modelo haussmanniano, porque foi fruto de negociações em vários níveis” abrangendo a diplomacia, a política interna e externa, o empresariado e “também profissionais estrangeiros e locais<sup>223</sup>”.

Concordando com Gorelik, Novick afirma, finalmente, que

o *Nuevo Plano* [...] abraçou a totalidade do território, tentando constituir um verdadeiro sistema de composição, estruturando-se sobre a crítica do existente e um rol de transformações a efetuar, incluindo justificações e referências teóricas reunidos em uma espécie de memória descritiva.<sup>224</sup>

Tal assertiva, entretanto, contrapõe-se a outra, anteriormente

219 Tradução livre da autora. No original: “[...] escribí de inmediato a Bouvard asegurándole la continuidad y los estipendios del contrato, rogándole posponer su viaje para 1909 y 1910” In: *ibid.*

220 Tradução livre da autora. No original: “(...) En razón de circunstancias independientes de la voluntad de la Intendencia, vuestros proyectos apenas pudieron ser iniciados. Vuestra misión no podrá entonces desarrollarse plenamente si, tal como fuera previsto, Ud. viniera el próximo marzo conforme a nuestro contrato. Por otro lado, para otorgar una sanción pública a vuestra colaboración, desearía que Ud. pudiera asociarse a las manifestaciones del Centenario de la Independencia, lo que permitiría la estricta ejecución de su contrato que expira en 1909. En consecuencia y con el asentimiento de nuestro gobierno le propongo de venir en 1909 y 1910, en lugar de 1908 y 1909. Para marcar que nuestros compromisos no serán interrumpidos de ningún modo, Ud. recibirá 40.000 francos este año y 40.000 francos el año próximo y 80.000 francos en 1910 (...)”. In: *ibid.* Nota nº 239 — grifo nosso

221 Tradução livre da autora. No original: “[...] en este punto donde se percibe la emergencia de una nueva actitud local [...] incorpora la acción de Bouvard a una gestión de cuño más modernizador que la del Intendente que le precedió.” In: *ibid.*, p. 119. O Intendente anterior era Carlos de Alvear.

222 Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

223 Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 122.

224 Tradução livre da autora. No original: “El Nuevo Plano [...] a diferencia de 1898, abrazó la totalidad del territorio intentando constituir un verdadero sistema de composición, se estructuró sobre una crítica de lo existente y un listado de las transformaciones a efectuar, incluyendo justificaciones y referentes teóricos reunidos en una suerte de memoria descriptiva.” *Ibid.*, p. 124.

formulada, na qual a autora admitia que houve um "segundo e final projeto". Berjman, apesar de ver o trabalho de Bouvard para Buenos Aires mais por um viés paisagístico, reconhece a existência de dois planos que o arquiteto preparou para a cidade, em 1907 e 1909. A partir desse reconhecimento, a autora ensaia uma comparação entre ambos, por reconhecer, também, as diferenças de contexto entre 1907 e 1909.

Ao que parece, é a única, entre os autores consultados, a adotar esse procedimento. Não se encontrou esse cotejamento em Novick ou Gorelik, para citar os mais relevantes e recentes estudos. Depreende-se que os autores entendam o plano entregue em 1907 como *uma etapa da elaboração do plano de 1909* — é o que se entende da fala de Gorelik, quando afirma, ao introduzir Joseph-Antoine Bouvard em seu estudo, que o arquiteto teria sido “contratado em 1907 pela intendência de Carlos Alvear (filho de Torcuato) para a realização de um plano de melhoramentos. Os resultados desse plano serão analisados no capítulo seguinte”<sup>225</sup> e, ao comentar os referidos resultados, afirmando que houvera a adequação à realidade — à quadrícula — deixa transparecer que seria uma evolução do primeiro estudo de 1907. Ou, ainda, como se viu acima, que tenha havido, em 1908, uma inflexão no processo de elaboração do plano, conforme Novick.

Assim, nota-se uma divergência entre os estudos empreendidos pelos pesquisadores portenhos quanto à produção de Bouvard na Argentina. Como se viu, Berjman partilha da mesmas ideias de seus pares quanto às condições precedentes à ida de Bouvard a Buenos Aires.

<sup>225</sup> Tradução livre da autora. No original: “contratado em 1907 por la intendencia de Carlos Alvear (hijo de Torcuato) para la realización de un plano de mejoras. Los resultados de este plano los analizaremos en el capítulo siguiente” [...] “en este sentido, el principal rol urbano de las celebraciones del centenario fue legitimar y dinamizar esa línea de expansión [o subúrbio] de modo definitivo” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 195.

Para a autora, “é interessante, então, em vista desses antecedentes, ver as similitudes e diferenças entre as duas propostas de Bouvard, separadas por somente dois anos: 1907 e 1909”<sup>226</sup>. Note-se que a comparação refere-se aos momentos anterior e posterior do incidente diplomático há pouco descrito por Novick. Berjman continua:

Seu primeiro projeto abarca somente a parte da cidade compreendida até o eixo Callao-Entre Rios, isto é, sua parte mais antiga, deixando o restante da área [da cidade] em estudos nos repartições municipais, seguindo esboços que Bouvard havia entregue para a Intendência. Era sua opinião que as transformações deviam ser realizadas por etapas, em vista da disponibilidade dos recursos, mas baseadas em plano geral. Essa primeira proposta de Bouvard foi publicada em um periódico portenho, incluindo-se o plano desenhado pelo próprio Bouvard. O artigo explica o conteúdo do plano que o Intendente Alvear submetia à aprovação da Comissão Municipal, anexando *um informe que permanece perdido* ‘com considerações de caráter fundamental relativas ao caráter de nossa cidade, aos seus graves defeitos de traçado, construção e desenvolvimento.’<sup>227</sup>

Para Berjman, o discurso de recepção do plano feito pelo Intendente deixa transparecer que o plano era norteado por princípios de “*estética e*

<sup>226</sup> Tradução livre da autora. No original: “Es interesante, entonces, en vista de estos antecedentes, ver las similitudes y diferencias entre las dos propuestas de Bouvard, separadas por sólo dos años: 1907 y 1909. In: Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 184

<sup>227</sup> Tradução livre da autora. No original: “Su primer proyecto abarca sólo la parte de la ciudad comprendida hasta el eje Callao-Entre Ríos, esto es, su parte más antigua, quedando el resto de la superficie en estudio en las oficinas municipales, siguiendo bosquejos [esboços] que Bouvard habría dejado en la Intendencia. Era su opinión que los cambios debían producirse por etapas, en vista de los recursos disponibles, pero basados en un plan general. Esta primera propuesta de Bouvard fue publicada en un periódico porteño, incluyendo el plano por él diseñado. El artículo explica el contenido del plan que el Intendente Alvear elevaba a la Comisión Municipal para su aprobación, aduntando un informe que permanece perdido “con consideraciones de carácter fundamental relativas al carácter de nuestra ciudad, a sus graves defectos de trazado, construcción y desarrollo, y a las exigencias más perentorias, de su ordenado desenvolvimiento” In: *ibid.*, p. 184-186 — grifo nosso.. Não se conseguiu acessar o periódico de onde a Berjman extraiu a passagem.

*circulação*”. Berjman afirma que o plano propunha 32 diagonais<sup>228</sup> para a área central da cidade, “relacionando algumas velhas praças e novos cruzamentos criados em sítios que ele [Bouvard] deve ter considerado como importantes para que fossem convertidos em núcleos viários”<sup>229</sup>, apontando para os eventuais critérios de Bouvard para a elaboração do plano de 1907.

Quanto à resultante “trama geral”<sup>230</sup> de diagonais, afirma que têm, na maioria dos casos, um formato “romboidal”<sup>231</sup>, ou seja, mais alongada no sentido Leste-Oeste do que no sentido Norte-Sul [FIGURA 2.21]. Embora seja uma “trama *fechada*, nem todas as diagonais formam parte da rede assim conformada e algumas acabam isoladas ou *soltas*”<sup>232</sup>.

O plano foi aprovado, ainda que alvo de críticas. Estavam previstos “jardins, praças, parques, monumentos e edificios públicos” que deveriam ser implantados “oportunamente”<sup>233</sup>. Após o retorno de Bouvard a Paris, em julho de 1907, algumas medidas foram tomadas, visando a expropriação de imóveis para a implantação do plano.

Paralelamente, surgiram notas nos jornais, em reação ao plano. Berjman credita as críticas recebidas, à demora da aprovação de uma lei que garantisse e organizasse as expropriações necessárias; e a demora de Bouvard em retornar à Argentina à falta de fundos. Como posteriormente a pesquisa de Novick<sup>234</sup> confirmou, houve o entrave diplomático, que fez com que o retorno de Bouvard fosse postergado para 1909.

<sup>228</sup> Listadas em *Ibid.*, p. 186-187.

<sup>229</sup> Tradução livre da autora. No original: “relacionando algunas viejas plazas y cruces nuevos creados en sitios a los que debe haber considerado como importantes para convertiser en núcleos viarios” In: *ibid.*, p. 186.

<sup>230</sup> *Ibid.*

<sup>231</sup> *Ibid.*

<sup>232</sup> *Ibid.* — grifo do original

<sup>233</sup> *Ibid.*

<sup>234</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

Assim, a partir das críticas e dos problemas de financiamento, o plano teria passado por uma revisão, que acabou por incorporar outras demandas, como a inclusão dos subúrbios [FIGURA 2.4] e sua ligação ao centro, para o que foi necessário incorporar o conhecimento dos técnicos bonaerenses e os produtos do plano de 1898-1904, conforme Novick e Gorelik<sup>235</sup>.

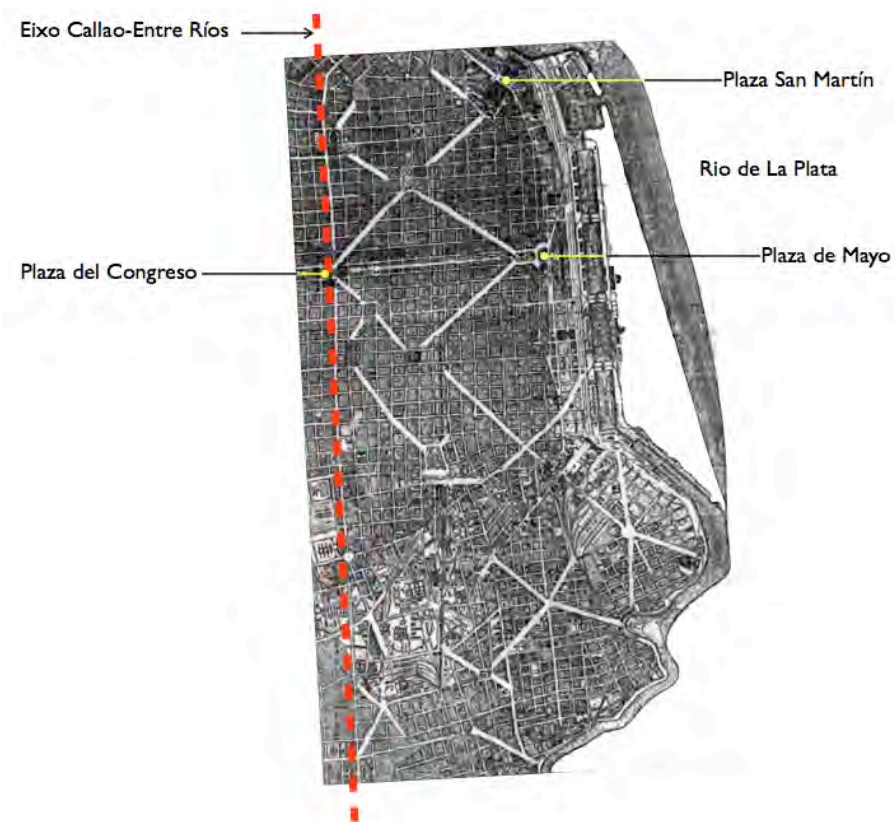


FIGURA 2.21 - *El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard*. Imagem publicada no jornal *La Prensa*, em 23 de junho de 1907 e também utilizada na conferência de Victor da Silva Freire no Grêmio Politécnico em fevereiro de 1911. (Fonte: BERJMAN, 1998)

<sup>235</sup> *Ibid.*; Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

## 2.2.5. URBANISMO PÓS-HAUSSMANNIANO

Quanto a essa questão, parece haver consenso entre os autores. Todos concordam que Bouvard desenvolvia seus projetos e planos segundo a lógica do “urbanismo pós-haussmanniano” e há várias passagens nos textos que corroboram tal assertiva.

Mesmo contemporâneos seus acusavam seu descompasso com a nova compreensão das questões de extensão e organização das cidades, que distanciavam-se das noções de embelezamento, melhoramento e ordenação. Anos depois da passagem de Bouvard por Buenos Aires, Benito Carrasco, Diretor de Vias da Capital entre 1914 e 1918, ainda criticava a sua contratação, afirmando que o “Informe”, ou seja, o texto do *Nuevo Plano de 1909*<sup>236</sup>, não havia resultado em um “plano técnico”, mas somente em “algumas indicações formuladas sobre o mapa” produzindo muito mais um “efeito decorativo” do que um documento técnico”<sup>237</sup>.

Segundo Berjman, já na elaboração do primeiro plano, em 1907, Bouvard trouxe como “novidade” o que não era novidade para os portenhos, o traçado das diagonais com praças nos cruzamentos, uma experiência já conhecida desde La Plata<sup>238</sup> e muitas vezes retomada nos planos e projetos parciais que antecederam a Bouvard. Essa afirmação corrobora o que sustentam Novick<sup>239</sup> e Gorelik<sup>240</sup>.

Depois de apresentar suas considerações a respeito do primeiro

plano de Bouvard para Buenos Aires, Berjman passa a comentar o *Nuevo Plano de 1909*, acerca das citações constantes no texto, remontando a Buls, Hénard e Forestier. Apresenta uma citação de Buls e afirma que as palavras do burgomestre advertem sobre

o erro cometido por Bouvard e que fora reiteradamente assinalado pelos seus críticos locais.

Aqui necessitávamos justo o contrário do que projetou. Nossa Buenos Aires não tinha parte antiga cheia de sinuosidades e curvas. Se se desejava modificar a paisagem urbana deveriam ter sido propostas artérias opostas às ruas retas hispânicas.<sup>241</sup>

A autora afirma que a proposta de Bouvard “foi sustentada pelos loteadores e especuladores que se beneficiavam com os novos traçados na parte mais consolidada - e portanto mais valorizada — da cidade”<sup>242</sup>. Tal consideração remete à Gorelik e sua assertiva quanto ao reforço da valorização já em andamento do quadrante Norte de Buenos Aires<sup>243</sup>.

Por outro lado, a ideia de um profissional que traz ideias ultrapassadas é matizada, pois nos textos encontram-se referências às “inovações” propostas pela urbanística alemã, por Buls e por dois de seus colegas parisienses, Hénard, nas questões de circulação principalmente; e Forestier, para as áreas verdes. Ou seja, os autores reconhecem que há um Bouvard que se esforça para estar atualizado relativamente ao debate teórico da virada do século.

Berjman afirma que a referência à Hénard no “Informe” deve-se à

<sup>236</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>237</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 189

<sup>238</sup> . Ibid.

<sup>239</sup> Alicia NOVICK, *Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936)*; \_\_\_\_\_, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>240</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>241</sup> Tradução livre da autora. No original: “el error comedito por Bouvard y que fuera reiteradamente señalado por sus críticos locales. Aquí necessitávamos justo lo contrario de lo que proyectó. Nuestra Buenos Aires no tenía una parte antigua llena de sinuosidades y curvas. Si se deseaba modificar el paisaje urbano se hubieran propuesto arterias opuestas a las rectas calles hispanas. In: Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 180.

<sup>242</sup> Ibid.

<sup>243</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

seu respeito pelo passado, considerando “a história como base das intervenções urbanas”. A autora estranha que Bouvard tenha recorrido a Hénard, um “profissional preservacionista” quando sua proposta implicava em grandes demolições para viabilizar a abertura das diagonais, “ainda que a referencia à Hénard se relacione com o tema dos *carrefours*”<sup>244</sup>.

Quanto à Forestier, este é citado para contemplar os aspectos do plano ligados aos parques e jardins a criar que, segundo Berjman<sup>245</sup>, se constituiria em um sistema de áreas verdes. Assim, segundo a autora, o plano Bouvard concentra-se em dois temas fundamentais: espaços verdes e sistema viário<sup>246</sup>, o que provavelmente repercutiu em Gotlieb, que afirma:

Recuperando ideias locais, objeto de polêmica, e incluindo algumas noções inovadoras do meio urbanístico francês, Bouvard tenta trazer uma reflexão à escala de conjunto do território de Buenos Aires. Seu plano enfrenta duas questões. O sistema viário e a circulação de um lado, que ele propõe reorganizar através de um sistema radio-concêntrico pontuado por *carrefours*, tal como o fora estudado por Eugène Hénard. E, por outro lado, sendo tributário de Jean-Claude Nicolas Forestier, praças e espaços verdes que, distribuídos uniformemente pelos bairros, formam um sistema.<sup>247</sup>

Segundo Berjman (1998b), as diferentes tipologias de vias prescritas pelo *Nuevo Plano* para o sistema viário portenho tinham os seguintes objetivos, tributários das formulações teóricas de Hénard:

1. Vias irradiantes (ou concêntricas) e oblíquas (ou diagonais): são novas vias (com expropriações) de caráter independente, que unirão pontos importantes da cidade cortando a quadricula em forma oblíqua ou diagonal.
2. Vias de prolongamento (ou de união): consistem na união de trechos de vias já existentes para formar anéis concêntricos no centro da cidade
3. Vias (ou partes de vias existentes) a alargar: trata-se de alargar as vias existentes por retificação progressiva do alinhamento municipal, ação que já havia sido iniciada.<sup>248</sup>

Para a autora, contudo, Bouvard confunde Buenos Aires com as antigas cidades européias, ao recorrer a Hénard para justificar o emprego das “encrucijadas” — os *carrefours* preconizados para Paris.

Acredita-se que, ao contrário, Bouvard estivesse decidido a preparar a capital argentina para o futuro, pois é essa a preocupação de seu par parisiense ao preconizar os *carrefours* para a capital francesa.

É consenso entre os autores que, apesar de algumas soluções “barrocas” como aquela prevista para a Plaza de Mayo, por exemplo, Bouvard esteve longe de aplicar soluções haussmannianas por pura cópia ao modelo parisiense.

Segundo Novick, Bouvard “arbitrou os debates, transmitiu seu domínio da bibliografia, apresentou de uma nova forma as propostas urbanísticas”<sup>249</sup> de modo a se articularem ao conhecimento da realidade local

<sup>244</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 181

<sup>245</sup> Ibid.

<sup>246</sup> Ibid..

<sup>247</sup> Tradução livre da autora. No original: “Reprenant les idées locales, objets de polémique, et incluant quelques notions novatrices des milieux urbanistiques français, Bouvard tente d'apporter une réflexion à l'échelle de l'ensemble du territoire de Buenos Aires. Son plan aborde de front deux questions. La voirie et la circulation d'une part, qu'il propose de réorganiser par un système radio-concentrique ponctué par des carrefours, tel qu'il avait été étudié par Eugène Hénard. Et, d'autre part, empruntant à Jean-Claude Nicolas Forestier, des places et des espaces verts qui, répartis uniformément dans tous les quartiers, forment un réseau.” In: Carlos GOTLIEB, *Buenos Aires et l'urbanisme français: douze lustres de fascination*, p. 161

<sup>248</sup> Tradução livre da autora. No original: “1. Vias irradiantes (o concêntricas) y oblicuas (o diagonales): Son vías nuevas (con expropiaciones) de carácter independiente, que unirán puntos importantes de la ciudad cortando al damero en forma oblicua o diagonal. 2. Vías de prolongación (o de unión): Consistent en la unión de trozos de vías ya existentes para formar anillos concéntricos en el centro de la ciudad. 3. Vías (o partes de vías actuales) a ensancharse: Se trata de ensanchar las vías existentes por rectificación progresiva de la línea municipal, acción que ya se había empezado a llevar a cabo” In: Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 187 — grifo do original. 187

<sup>249</sup> Tradução livre da autora. No original: “En ese contexto, Bouvard arbitró en los debates, transmitió su dominio de la bibliografía, presentó de una nueva forma las propuestas urbanísticas”. In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 124.

que os técnicos municipais detinham. Porém, Novick afirma que a sua principal referência principal foi o

“Plano dos Artistas” — elaborado em fins do século XVIII no período pós-revolucionário — apresentado como chave das transformações parisienses decimonônicas. Essa referência longínqua, que omite as transformações parisienses mais recentes, entrava em consonância com uma bibliografia apoiada em três autores-chaves, que reformularam as experiências haussmannianas em tratados. Eugène Hénard, foi o referencial em temas de circulação.<sup>250</sup>

Observe-se que o aporte de Hénard, para Novick, é diferente do que entende Berjman. Continuando, “Jean-Claude Forestier em suas apreciações sobre os espaços livres, somados à Buls — autor belga que difunde os princípios da estética urbana em idioma francês”<sup>251</sup>. A partir das referências aos três autores citados, constantes no “Nuevo Plan”, Novick afirma que

Bouvard vai se distanciando dos sistemas monumentais próprios do período de Napoleão III, tentando conciliar os critérios de ‘monumentalidade’ e ‘regularidade’ com a variedade, os efeitos artísticos, os sentimentos e os estilos nacionais.<sup>252</sup>

Assim, Novick diverge de Chatelet<sup>253</sup>, pois para a primeira, “Bouvard não se limitou a repetir formulas do breviário de Haussmann”,

como afirma a segunda, “ainda que a defesa de seus princípios, elaborados sobre sua prática municipal cotidiana e não sobre a reflexão teórica, dificultou a resolução de problemas” no exterior<sup>254</sup>.

<sup>250</sup> Tradução livre da autora. No original: “Plan de los Artistas” – elaborado a fines del siglo XVIII en el período posrevolucionario – presentado como clave de las transformaciones parisinas decimonónicas. Esa referencia lejana, que omite las transformaciones parisinas más recientes, entraba en consonancia con una bibliografía apoyada en tres autores claves que reformularon las experiencias haussmannianas en tratados. Eugène Hénard fue el referente en temas de circulación” In: *ibid.*, p. 126.

<sup>251</sup> Tradução livre da autora. No original: “Jean- Claude Forestier en sus apreciaciones respecto de los espacios libres, sumados a Buls – autor belga que difunde los principios de la estética urbana en idioma francés.” In: *ibid.*

<sup>252</sup> Tradução livre da autora. No original “En esa selección se perciben las ideas agiornadas de Bouvard, que en sus opiniones sobre la ciudad se fue alejando de los sistemas monumentales propios del período de Napoleón III, intentando conciliar los criterios de “monumentalidad” y “regularidad” con la variedad, los efectos artísticos, los sentimientos y los estilos nacionales.” In: *ibid.*

<sup>253</sup> Anne Marie CHATELET, *Joseph Antoine Bouvard*

<sup>254</sup> In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 127.

## 2.3. OLHAR PARA ROSÁRIO

Rosario era, no início do século XX, o maior porto do interior argentino, atrás apenas de Buenos Aires. Contrapondo-se à centenária Santa Fé, capital da província de mesmo nome, Rosario era uma cidade “nova, comercial, quiçá o fruto mais acabado da Argentina Moderna”<sup>255</sup>. De fato, “As estradas de ferro suscitaram mudanças ainda maiores. [...] Rosario quase dobrou de tamanho [...] depois que foi concluída, em 1870, a primeira grande ferrovia que ligou esse porto fluvial ao interior da Argentina”<sup>256</sup>.

Segundo Roldán,

As elites rosarinas consideravam-se injustamente depreciadas pelo peso da tradição colonial santafesina e ansiavam reverter essa situação. Rosario era a cidade mais próspera da província, com maior população, mais significativa contribuição ao fisco e com as mais alentadoras possibilidades de crescimento. Mas não era capital de província. [...] A Liga do Sul, o movimento político regionalista e de matriz reformista liberal, disseminou e politizou essa antinomia nos meses precedentes ao centenário.<sup>257</sup>

Bragos acusa existir em Rosario a mesma “vontade de ser uma cidade moderna à imagem e semelhança da cidade europeia”, que estava presente em Buenos Aires e outras cidades do continente. Rosario, a essa altura, tinha resolvido as questões relativas a “ conflitos de delimitação fundiária e alinhamentos que já se referiam a uma cidade ‘saneada’ e,

<sup>255</sup> Diego P ROLDÁN, *Inventarios del deseo*, 32, n. 1, 2013, p. 346.

<sup>256</sup> James R. SCOBIE, *História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930*, in: Leslie BETHELL, 2009, p. 249

<sup>257</sup> Tradução livre da autora. No original: “Las elites rosarinas se consideraban injustamente relegadas por el peso de la tradición colonial santafesina y ansiaban reverter esa situación. Rosario era la ciudad más próspera de la provincia, con la población más numerosa, contribución al fisco más significativa y las posibilidades de crecimiento más alentadoras. Pero no era la capital de la provincia. [...] La Liga del Sur, el movimiento político regionalista y de matriz liberal reformista, diseminó y politizó esa antinomia en los meses previos al centenario.” In: Diego P ROLDÁN, *Inventarios del deseo*, p. 346.

portanto, havia espaço para “outros interesses”<sup>258</sup>. Dada a grande dinâmica social e comercial, era natural que os rosarinos reivindicassem por melhoramentos reais e ao mesmo tempo plenos de significados, papel que coube, em parte, aos planos urbanos<sup>259</sup>, voltados ao centro da cidade<sup>260</sup> estreitamente vinculado ao porto<sup>261</sup>.

Bouvard esteve em Rosario quando da sua segunda estadia em Buenos Aires, entre junho e outubro de 1909<sup>262</sup>, tendo se deslocado até lá atendendo a “instâncias do Conselho Municipal e do Intendente Dr. Isidro Quiroga”<sup>263</sup>. Em outubro, foi aprovada sua contratação para a confecção de um “plano completo de embelezamento”<sup>264</sup>. Sobre o plano, entregue em abril de 1911, quando já estava a caminho do Brasil, Berjman afirma:

Repete sua já conhecida superposição de uma rede de diagonais unidas através de praças sobre o traçado ortogonal, em um notável grau de abstração e de omissão frente à realidade existente.<sup>265</sup>

Berjman, citando San Vicente, afirma que aquela autora “considera o plano Bouvard para Rosario de formalismo puro” um “reflexo

<sup>258</sup> Tradução livre da autora. No original: “voluntad de ser una ciudad moderna a imagen y semejanza de la ciudad europea” [...] “conflictos de delimitación de propiedades y alineación de las que ya hablan de una ciudad ‘saneada’” In: Oscar BRAGOS, *Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario*, 19--., passim

<sup>259</sup> Diego P ROLDÁN, *Inventarios del deseo*

<sup>260</sup> Oscar BRAGOS, *Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario*

<sup>261</sup> ROSARIO (MUNICIPIO), *Plan Urbano Rosario 2007-2017 [parte1]*, 2007

<sup>262</sup> Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*, p. 25.

<sup>263</sup> Quiroga foi Intendente de Rosario entre junho de 1909 e junho de 1911. Cf. *Ibid.* — grifo nosso.

<sup>264</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 204

<sup>265</sup> Tradução livre da autora. No original: “Repete su ya conocida superposicion de una red de diagonales unidas a través de plazas por sobre el trazado ortogonal, en un notable grado de abstracción y de omisión hacia la realidad existente.” In: *ibid.*

empobrecido do que o movimento *City Beautiful* significa para os urbanistas europeus”, além de ser “impraticável para a burguesia rosarina da época” porque não responde a suas expectativas nem no centro, com um projeto unitário, nem na periferia porque não valoriza as novas áreas a urbanizar”<sup>266</sup>.

Bragos<sup>267</sup> reconhece o caráter “haussmanniano”, mas interpreta que o Plano Bouvard foi um avanço na compreensão da cidade, de sua relação com o porto e a ferrovia e sua necessidade de expansão, oferecendo uma outra interpretação:

Nesse plano aparecem questões que dão conta que já não se trata simplesmente de projetar a extensão da cidade, senão que se está perseguindo um propósito mais amplo e mais complexo: seu embelezamento, a partir de uma ótica que percebe, unilateralmente, a cidade existente e a sua expansão. Baseado fundamentalmente nos postulados do urbanismo francês desse momento, trata-se de um plano de reordenamento interior e de extensão da planta urbana que se apoia na formulação de um sistema viário hierárquico composto por avenidas diagonais vinculadas aos acessos à cidade e pela continuidade dos bulevares de “ronda”, presentes nos planos anteriores e no próprio traçado da cidade.<sup>268</sup>

Se comparados o Plano Bouvard e o plano que lhe é imediatamente anterior percebe-se o que o autor afirma, principalmente no que tange à extensão da malha urbana, uma vez que os planos das décadas de 70 e 90 do

século XIX [FIGURAS 2.22 e 2.23] previam simplesmente a continuidade da quadricula em direção ao interior e ao sul, em direção a Buenos Aires.



FIGURA 2.22 -Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1875. Detalhe. (Fonte: ROSARIO (MUNICIPIO), 2007)



FIGURA 2.23 - Plano Ciudad del Rosario Ensanche y Puerto Aprobados, de los agrimensores Werner y Pusso, 1890. Detalhe. Observar que a estrutura fundiária e a quadricula não são coincidentes. (Fonte: ROSARIO (MUNICIPIO), 2007)

Bragos continua:

Pela primeira vez em um plano para Rosario, aparecem os parques como elementos constitutivos da estrutura urbana. A

<sup>266</sup> Isabel Martínez de San Vicente apud ibid., p. 203.

<sup>267</sup> Oscar BRAGOS, *Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario*

<sup>268</sup> Tradução livre da autora. No original: “En este plan aparecen cuestiones que dan cuenta que ya no se trata simplemente de proyectar la extensión de la ciudad, sino que se está persiguiendo un propósito más amplio y más complejo: su embellecimiento, desde una óptica que percibe unitariamente a la ciudad existente y ala expansión. Basado fundamentalmente en los postulados del urbanismo francés de ese momento, se trata de un plan de reordenamiento interior y de extensión de la planta urbana que se apoia en la formulación de un sistema vial jerárquico compuesto por avenidas diagonales vinculadas a los accesos a la ciudad y por la continuidad de los bulevares de "ronda", presentes en los planes anteriores y en el propio trazado de la ciudad.” In: ibid.



proposta de novos parques — naquele momento a cidade contava somente com um grande parque de caráter urbano — aparece estreitamente vinculada à proposta do novo traçado viário. Estão presentes, com as limitações próprias do meio, as particularidades do modelo haussmanniano de intervenção: vinculação — e hierarquização — dos pontos nodais da cidade, rede viária diferenciada e incorporação do verde ao plano para a transformação e expansão da cidade.<sup>269</sup>

É interessante ler essa crítica de Bragos e confrontá-la com o discurso de Bouvard. Embora o desenho reflita justamente o que Bragos aponta, Bouvard refere-se ao traçado viário dotado de pontos nodais como as vias *rayonnantes* de Hénard e o sistema de parques de Forestier.

A respeito do destino e dos desdobramentos do plano, Ortuzar e Berjman afirmam que “não houve maiores consequências”<sup>270</sup>, salvo críticas elaboradas mais tarde por Werner Hegemann e, mais recentemente, do arquiteto rosarino Oscar Mongsfeld, quanto à “irracional profusão de diagonais”, “superpostas à geografia urbana, sem respeitar o traçado existente e a subdivisão do solo”<sup>271</sup>. Em suma, segundo os autores, o plano não passou de uma proposta irrealizável.

Bragos não é tão crítico, reconhecendo um certo impulso transformador no plano:

O “Plano Bouvard” inaugura — em Rosario — um novo modo de entender a cidade e, em certa medida, também dá conta das

<sup>269</sup> Tradução livre da autora. No original: “Por primera vez en un plan para Rosario, aparecen los parques como elementos constitutivos de la estructura urbana. La propuesta de nuevos parques - para ese entonces la ciudad contaba solamente con un gran parque de carácter urbano - aparece estrechamente vinculada a la propuesta de nuevo trazado viario. Están presentes, con las limitaciones propias del medio, las particularidades del modelo haussmanniano de intervención: vinculación - y jerarquización - de los puntos nodales de la ciudad, red vial diferenciada e incorporación del verde al plan para la transformación y expansión de la ciudad.” In: *ibid.*

<sup>270</sup> Raquel García ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*

<sup>271</sup> Oscar Mongsfeld apud *ibid.*, p. 204.

transformações alcançadas. O grau de complexidade que vai adquirindo leva necessariamente a pensar em novas modalidades de intervenção. É o momento em que a transformação da cidade começa a ser entendida como uma operação imobiliária que, além de um projeto, requer outros instrumentos e demanda a participação de outros atores.<sup>272</sup>

A mais recente avaliação do Plano Bouvard para Rosario é feita pela própria administração rosarina, que revê, de certa forma, a ideia de um plano que não saiu do papel:

Em que pese que se propunha um esquema policêntrico, também para Bouvard o rio era a chave. [Ele] imaginou a costaneira como uma sequência de parques vinculados por avenidas ao pé e no alto da barranca, de modo a garantir as vistas panorâmicas do [rio] Paraná e suas ilhas: uma ideia que recentemente se concretizou, nas últimas décadas do século XX com a reurbanização das terras antes ocupadas pelas velhas instalações do sistema ferroviário.<sup>273</sup>

Convém, entretanto, olhar para o Plano Bouvard para Rosario, buscando entendê-lo e verificar possíveis aproximações e distanciamentos relativamente a São Paulo.

<sup>272</sup> Tradução livre da autora. No original: “El ‘Plan Bouvard’ inaugura - en Rosario - un nuevo modo de entender la ciudad y, en cierta medida, también da cuenta de los cambios en ella alcanzados. El grado de complejidad que va adquiriendo lleva necesariamente a pensar en nuevas modalidades de intervención. Es el momento en que la transformación de la ciudad comienza a ser entendida como una operación inmobiliaria que, además de un proyecto, requiere de otros instrumentos y demanda la participación de otros actores.” In: Oscar BRAGOS, *Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario*

<sup>273</sup> Tradução livre da autora. No original: “Pese a que proponía un esquema policéntrico, también para Bouvard el río era la clave. Imaginó la costanera como una secuencia de parques vinculados por avenidas al pie y en lo alto de la barranca, de modo de garantizar las vistas panorámicas del Paraná y sus islas: una idea que recién se concretó en las últimas décadas del siglo XX con la reurbanización de las tierras antes ocupadas por las viejas instalaciones del sistema ferroviario.” In: CIUDAD DE ROSARIO e Agustina et. al. PRIETO, *Ciudad de Rosario*, 2010

### 2.3.1. O PLANO PARA ROSARIO

Como em São Paulo e diferentemente de Buenos Aires, existe, segundo Ortuzar e Berjman<sup>274</sup>, um original datilografado em francês depositado no *Archivo del Concejo Deliberante* da cidade. Aparentemente, esse original tem como suporte o mesmo papel de uso pessoal de Bouvard empregado no texto paulistano, dado que a transcrição publicada por aquelas autoras informa que o original traz o endereço do arquiteto em Paris.

Observa-se que há a indicação do destinatário, já que o material foi remetido a Rosario desde Paris, onde foi elaborado esse plano. Dos três textos, somente o de Rosario leva a data no cabeçalho. Os demais são datados ao fim, junto à assinatura do arquiteto.

République Argentine  
 Ville de Rosario de Santa Fe  
 Projet d'Embellissement  
 Dressé par le Directeur soussigné  
 Paris, le 10 Mars 1911  
 J. Bouvard  
 55, Rue de Vermeil Paris  
 Paris, le 10 mars 1911  
 A Monsieur l'Intendant Municipal De la ville de ROSARIO  
 SANTA FE  
 Monsieur l'Intendant municipal,...<sup>275</sup>

Isso ocorre em função de o relatório ter sido elaborado na capital francesa, longe do local onde será implantado, em completo contraste com seu congênere portenho. “55, Rue de Vermeil” é o endereço comercial de Joseph Bouvard em Paris.

<sup>274</sup> Cf. Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*

<sup>275</sup> Ibid.

É importante observar que quando Bouvard afirma que está enviando o plano pelo mesmo *courrier*, está respondendo às demandas da intendência de Rosario, que cobrava a apresentação do plano encomendado ao arquiteto, pois “passaram-se dezoito meses desde que se encomendou o trabalho [outubro de 1909] até quando foi enviado [março de 1911]: excessivo lapso para a magnitude do que foi apresentado, e também para o caráter efêmero de nossas administrações”<sup>276</sup>. Essa demora em apresentar o plano causou a demora do pagamento de seus honorários, como explicam Ortuzar e Berjman:

Nesse ano de 1911, o intendente Quiroga, estava quase ao fim de seu mandato e sua aposentadoria. Quando o projeto foi enviado ao Conselho e em seguida — como de costume — à Comissão de Obras Públicas, esta o sepultou em uma gaveta, e parece que para sempre, porque de que se trata em seguida é do informe da Fazenda. De maneira que quando o tema reapareceu no Conselho, em virtude das reiteradas demandas do paisagista [Bouvard] por seus honorários, os conselheiros eram outros, o intendente também (e a proposta foi arquivada não porque fosse boa ou ruim, mas porque haviam então outras preocupações.<sup>277</sup>

Mas houve resultados, ainda que parciais, pois Bouvard já havia enviado, em abril de 1910, o projeto de duas praças, intitulados *Avenue et*

<sup>276</sup> Tradução livre da autora. No original: “Pasaron diez y ocho meses desde que se le encargó el trabajo (octubre de 1909) hasta que lo envié (marzo de 1911): excesivo lapso para la magnitud de lo presentado, y también para el carácter efímero de nuestras administraciones.” In: *ibid.*, p. 31.

<sup>277</sup> Tradução livre da autora. No original: “En ese año de 1911, el intendente Quiroga, estaba casi al término de su mandato y tramitando su jubilación. Cuando el proyecto fue enviado al Concejo, y seguidamente - como es costumbre - a la Comisión de Obras Públicas, ésta lo sepultó en un cajón, y parece que para siempre, porque lo que se trata después, es el informe de Hacienda. De manera que cuando el tema apareció de nuevo en el Consejo, a raíz de las reiteradas demandas del paisajista por sus honorarios, los concejales eran otros, el intendente también, y la propuesta se archivó no porque fuese buena o mala sino porque se tenían otras preocupaciones.” In: *ibid.*, p. 31-32.

*Square Juramento et Place Belgrano*<sup>278</sup>, e *Modification de la Place San Luís en vue du Prolongement de la rue S. Juan et de l'Installation du Monument de Sarmiente*<sup>279</sup>, ambos datados de 14 de fevereiro de 1910 e assinados por Bouvard. Ao mesmo tempo, Carlos Thays era encarregado da elaboração do *Parque de Recreo y Gimnasia*. “Mas não se construiu o parque de Thays e o plano de Bouvard não se efetuou. Somente o projeto da Praça Sarmiento guarda similitude com o proposto por Bouvard”<sup>280</sup>.

Foram enviados duas peças gráficas, a saber:

1º Plano de conjunto da cidade, dentro de seus limites [FIGURA 2.24]

2º Plano de detalhe das disposições especiais para a parte da cidade margeando o porto e o Rio Paraná.<sup>281</sup>

No canto inferior esquerdo do primeiro desenho acima referido como *Plan d'ensemble de la Cité*, sob a legenda, há observação referente ao segundo desenho: “Ver o plano anexo, compreendendo o detalhe da parte da cidade bordejando o porto e o Rio Paraná”<sup>282</sup> [FIGURA 2.25]. No entanto, Ortuzar e Berjman afirmam que tal desenho nunca foi encontrado<sup>283</sup>. Refere-se, segundo Ortuzar e Berjman, às intervenções mais importantes do ponto vista paisagístico: o tratamento da margem do Rio Paraná. Entretanto, no

relatório, Bouvard dedica apenas um parágrafo à questão, como se verá mais à frente. Apesar do relatório ser acompanhado de somente essas duas pranchas, Bouvard já havia projetado as praças Belgrano e San Luís, como mencionado acima.

Um detalhe importante do relatório é a citação sobre um eventual anteprojeto realizado antes do plano.

Estes estudos finalizados depois de várias visitas ao local e um exame atento dos lugares, em prosseguimento de um anteprojeto previamente estabelecido e tendo em conta, o quanto possível, as observações recolhidas entre pessoas que se interessam pela prosperidade e a grandeza de Rosario.<sup>284</sup>

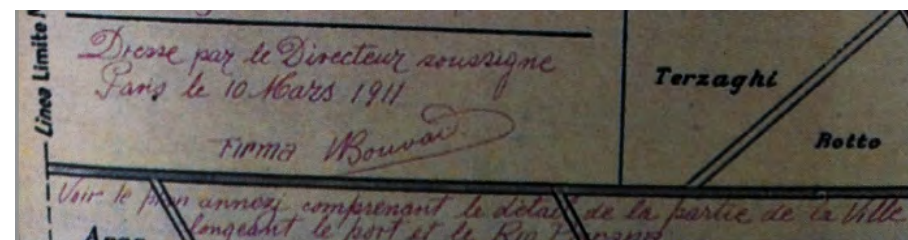


FIGURA 2.25 -Plan d'ensemble de la Cité. Detalhe. “Dressé par le Directeur soussigné. Paris, le 10 Mars 1911. Firma [ass] Bouvard” Abaixo, a observação sobre o outro desenho que não foi encontrado: “Voir le plan annessi [sic] comprenant le détail de la partie de la Ville longeant le port et le Rio Parana.” (Fonte: ORTUZAR; BERJMAN, 1996)

<sup>278</sup> Este projeto foi entregue em duas versões, com e sem a abertura relativa à continuação da Calle 1º de Mayo. Ver reprodução dos desenhos e considerações a respeito do projeto em *Ibid.*, p. 49.

<sup>279</sup> Ver reprodução do desenho da praça e considerações a respeito do seu projeto em *Ibid.*, p. 64.

<sup>280</sup> Tradução livre da autora. No original: “Pero el parque de Thays no se construyó y el plan de Bouvard no se llevó a la práctica. Sólo el plano de la plaza Sarmiento guarda similitud con el propuesto por Bouvard.” In: *ibid.*, p. 18-19.

<sup>281</sup> Tradução livre da autora. No original: “1º Plan d'ensemble de la Cité, dans les limites de son périmètre. 2º Plan de détail des dispositions spéciales à la partie de la Ville longeant le port et le Rio Parana.” In: *ibid.* Anexo

<sup>282</sup> *Ibid.*

<sup>283</sup> As autoras afirmam: “Lamentablemente no conocemos y tendría que formar parte del Archivo de la Comisión de Obras Públicas del Concejo Deliberante.” In: *ibid.*, p. 75.

<sup>284</sup> Tradução livre da autora. No original: “Ces études ont été arrêtées après plusieurs visites sur place et un examen attentif des lieux, à la suite d'un avant projet précédemment établi et en tenant compte, autant que possible des observations recueillies auprès des personnes qui s'intéressent à la prospérité et à la grandeur de Rosario.” In: *ibid.* Anexo

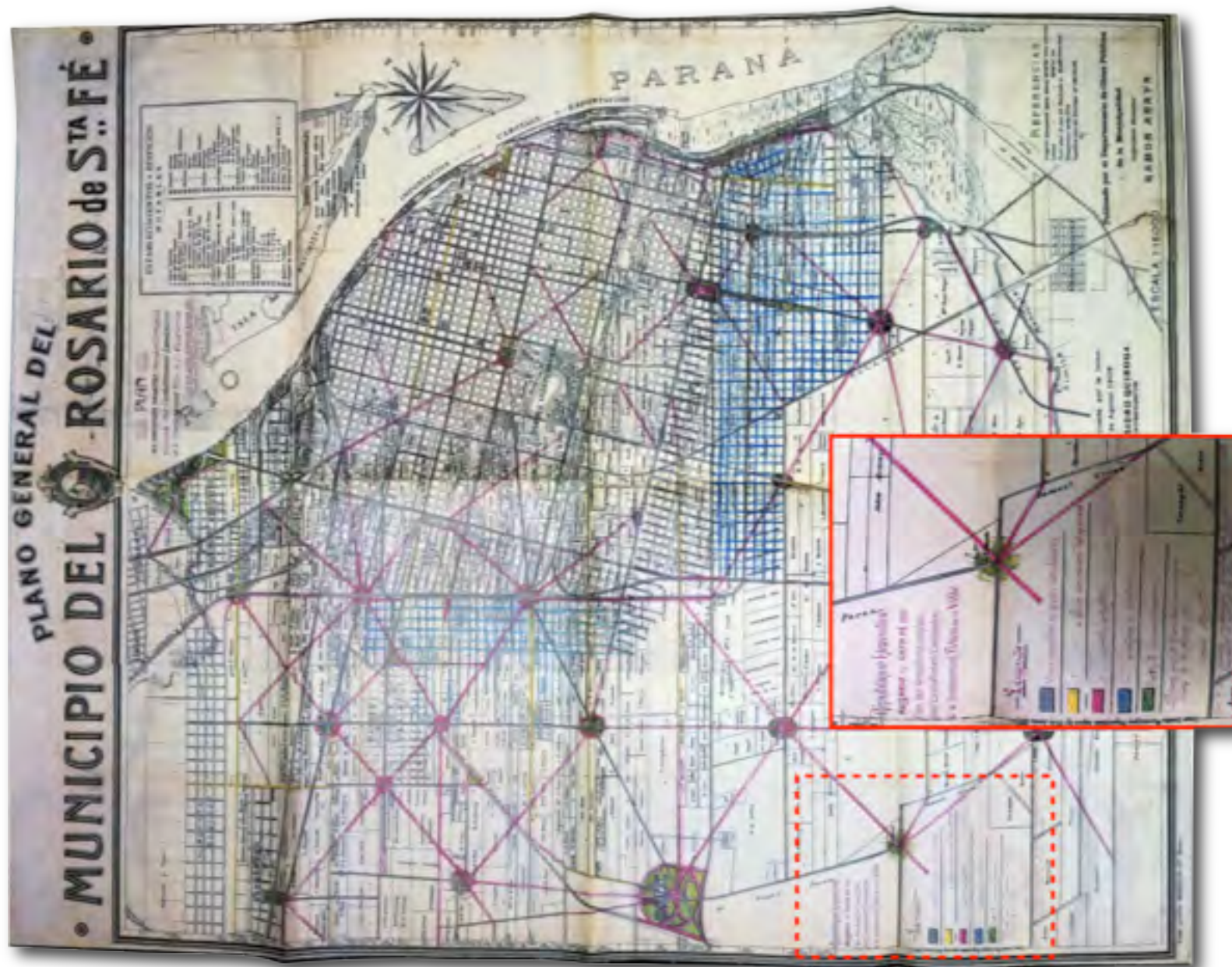


FIGURA 2.24 - République Argentine. Rosario de Santa Fé. Plan des dispositions projetées pour l'embellissement, l'amélioration et le développement futur de la ville. No detalhe, a legenda. Em azul, estão indicadas as vias que deveriam mudar de orientação, para adequar-se à divisão fundiária existente. "Voes modifiés de direction". Impressão colorida sobre papel. (Fonte: ORTUZAR; BERJMAN, 1996)

Não há consenso se houve de fato ou não, mas há a possibilidade de que Bouvard esteja se referindo aos projetos das praças entregues em abril de 1910, pois “Quiroga havia expressado que entre os trabalhos a realizar poderiam estar ‘a construção da Terraza del Centenario, a abertura da Avenida Juramento [...], a abertura da rua San Juan (Praça Santa Rosa)’<sup>285</sup>. Outra possibilidade é que tenha realmente elaborado algo durante os dias que passou em Rosario, para levar para Paris e lá desenvolver o plano.

Como já afirmado para o caso de Buenos Aires, algumas passagens parecem genéricas e poderiam aplicar-se a qualquer cidade. Esse é o caso da afirmação de que “o estudo foi elaborado a partir de várias visitas ao local”, quando se sabe que Bouvard permaneceu poucos dias em Rosario<sup>286</sup>. Da mesma maneira, o texto é vago quanto à contribuição das personalidades locais — fossem técnicos ou políticos —, embora possa estar referindo-se a ao intendente Quiroga e a José Martinoli, “quem reiteradamente propôs que se convidasse Bouvard ‘a fim de que formulasse um plano regulador para Rosario’<sup>287</sup>”.

O nome de José Martinoli suscita divagações sobre seu papel no quadro da contratação de Bouvard em Rosario, porque poderia haver, nessa sua insistência, outros interesses, de ordem pessoal. Apurou-se que Martinoli possuía propriedades em Córdoba. A esse respeito, afirma o historiador Efraín Bischoff:

Se revirmos o passado de toda aquela região e a região vizinha com o “Cerro de las Rosas” encontramos a extensa

<sup>285</sup> Tradução livre da autora. No original: “Quiroga había expresado que entre los trabajos a realizar podrían estar ‘...la construcción de la Terraza del Centenario, la apertura de la Avenida Juramento [...], la apertura de la calle San Juan (Plaza Santa Rosa)”. In: *ibid.*, p. 36.

<sup>286</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>287</sup> *Ibid.*, p. 30.

propriedade do doutor José Martinoli, da qual falavam os cordobenses e inclusive alguma publicação londrina em 1911. Nesses comentários aceitava-se que o seu proprietário possuía muitas grandes propriedades nos arredores da capital da província e também “outros 4200 hectares na “Cañada de Molina”, ao oeste da cidade, fazendo divisa com Calera e outro braço se prolonga até o rio em frente ao quilômetro 14 do Ferrocarril del Noroeste de Córdoba, onde Martinoli tinha sua residência particular [FIGURA 2.26] rodeada de 60 hectares de fértil terreno irrigado. Próximo a “Cañada de Molina” ficava outra das propriedades, ‘conhecida com o nome de Villa Argüello, consistindo em 400 hectares de terreno, situadas entre o rio e uma estrada, **que é quicá, um dos caminhos melhor pavimentados da província, de acordo com o projeto do arquiteto parisiense Bouvard.**”<sup>288</sup>



FIGURA 2.26 - Una antigua vista parcial de “Villa Martinoli”, propiedad del Dr. José María Martinoli. (Fonte: BISCHOFF, 1992)

<sup>288</sup> Tradução livre da autora. No original: “Si hurgamos en el pasado de toda aquella región y la colindante con el “Cerro de las Rosas” encontramos antaño la extensa posesión del doctor José Martinoli, de la que se hacían lenguas las gentes cordobesas e incluso alguna publicación londinense, en 1911. En ese comentario aceptábase que a su propietario se le conocían varias grandes fincas en los alrededores de la capital provinciana y también “otras 4.200 hectáreas en “Cañada de Molina”, al oeste de la ciudad, y lindando con Calera, y otro brazo se prolonga hasta el río enfrente del kilómetro 14 del Ferrocarril del Noroeste de Córdoba, donde Martinoli tenía su residencia particular rodeada de 60 hectáreas de fértil terreno de regadío. Cerca de “Cañada de Molina” estaba otra de las fincas, “conocida con el nombre de Villa Argüello, consistente en 400 hectáreas de terreno, situadas sobre el río y una carretera, que es quizás uno de los caminos mejor empedrados de la provincia, con arreglo al proyecto del arquitecto parisiense Bouvard.” Cf. “Campos de Martinoli”, in: Efraín U. BISCHOFF, *Historia de los barrios de Córdoba: sus leyendas, instituciones y gentes*, 1992, p. 283. — grifo nosso.

Supõe-se que o citado caminho seja a atual Recta Martinoli, indicada abaixo, na FIGURA 2.27.

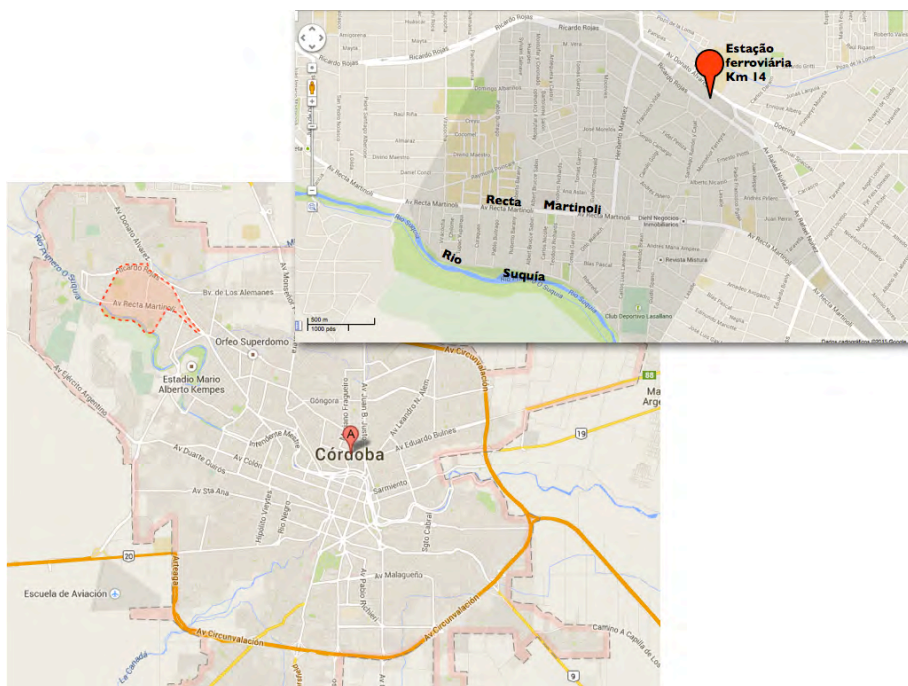


FIGURA 2.27 - Localização do bairro Argüello, em relação ao centro de Córdoba, onde José Martinoli possuía terras, para quem Bouvard pode ter elaborado um projeto. Base ©GoogleMaps2015.

Igualmente aos outros dois relatórios Sul-americanos, Bouvard tece comentários quanto à necessidade de preparar a cidade para o futuro. O presente indica, nos três casos, a realidade dos movimentos imigratórios e crescente industrialização do início do século XX, e que o quadro urbano será cada vez mais complexo. Assim, da mesma forma, orienta quanto à implementação do plano, em etapas, de acordo com as possibilidades financeiras das cidades em questão. De fato, o conteúdo do parágrafo abaixo pode ser encontrado nos demais relatórios:

Não se trata do tipo de propostas que têm simplesmente por finalidade de sanar qualquer dificuldades presentes, de

remediar alguns inconvenientes atuais, trata-se duma concepção do porvir a se realizar, não duma só vez mas por sucessivas partes, seguindo as circunstâncias favoráveis. Não se trata de proceder de modo precipitado, trata-se de abandonar a ação indecisa, indeterminada, nascida ao capricho do momento e de criar um quadro dentro do qual se procederá de agora em diante.<sup>289</sup>

Veja-se o relatório para São Paulo:

Eu considerei de fato possível descongestionar o centro comercial, de melhorar-lhe em certos aspectos, de lhe regularizar o movimento e a circulação, por quaisquer medidas de detalhe e por procedimentos de derivação das correntes, nas vias envolventes de fácil comunicação.<sup>290</sup>

E o *Informe...* de Buenos Aires:

Um exame desses planos certifica que foram consideradas condições de garantia para o futuro. Resumimos em seguida o projeto, seguindo a ordem da classificação precedente.<sup>291</sup>

Também em Rosario Bouvard lança mão das ideias de Forestier, utilizando a obra *Grandes villes et systèmes de parcs*<sup>292</sup>. O parágrafo seguinte é um resumo da grande introdução do relatório de Buenos Aires:

<sup>289</sup> Tradução livre da autora. No original: “Il ne s’agit pas dans l’espèce de propositions ayant simplement pour but de parer à quelques difficultés présentes, de remédier à quelques inconvénients actuels, il s’agit d’une conception d’avenir à réaliser, non pas d’une seule fois mais par parties successives suivant les circonstances favorables. Il ne s’agit pas de procéder d’une façon hâtive il s’agit de sortir de l’action, indécise, indéterminée née au jour suivant le caprice du moment et de créer un cadre dans lequel on aura à se mouvoir dorénavant.” In: Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910 — Anexo*

<sup>290</sup> Tradução livre da autora. No original: “Je considerai en effet comme possible de decongestionner le centre commerciale, d’en améliorer certains aspects d’en régulariser le mouvement et la circulation, par quelques mesures de détail et par des procédés de dérivation des courants, dans des voies enveloppantes de communications faciles.” In: Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

<sup>291</sup> Tradução livre da autora. No original: “Un examen de esos planos certifica que se han considerado condiciones de garantia para el porvenir. Resumimos á continuación el proyecto, siguiendo el orden de la clasificación precedente.” In: Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>292</sup> Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc,*

Se isso é hoje necessário para as cidades antigas que somente estão sujeitas ao crescimento normal, é indispensável para as novas cidades que são chamadas a um desenvolvimento de extraordinária rapidez, entre as quais está Rosario de Santa Fé.<sup>293</sup>

Nos três relatórios Bouvard aborda a questão da importância da presença da ferrovia no tecido urbano. No entanto, no caso de Rosario, essa é uma questão central, uma particularidade de fato.

Se se tivesse pensado nisso antes, seria mais fácil a tarefa da atual geração, infelizmente, como na maioria dos casos, se negligencia o futuro, cito somente como exemplo a chegada em nível, de todas as direções, das numerosas linhas ferroviárias que são hoje ou se tornarão no futuro um sério obstáculo aos melhorias desejáveis no processo de crescimento da cidade.<sup>294</sup>

No relatório rosarino, é apontada a interferência das ferrovias, que são muitas, sobre o tecido urbano e sobre a circulação e funcionamento da cidade. Bouvard percebe isso e propõe a reordenação da direção da malha urbana para melhor se adequar à ferrovia e à divisão fundiária [FIGURA 2.28, indicações em azul no plano].

A cidade ia se estendendo, seguindo a direção da quadrícula do centro original, que não coincidia com a orientação da divisão fundiária da área rural. A proposta não é explícita no relatório, mas está previsto, no

plano — e isso é indicado na legenda — que haja uma rotação na orientação da quadrícula nos novos loteamentos à oeste da *F. C. Cordoba y Rosario* e ao sul da *F.C.C. A. a Casalda*.

Embora Ortuzar e Berjman<sup>295</sup> afirmem que o plano não foi executado — segundo as autoras, nada inscrito ali teria sido aproveitado, dado que o plano foi engavetado — o fato é que, observada hoje, é visível a rotação havida na quadrícula nessas regiões, com leves diferenças. Ao sul da cidade, ao invés de dar-se a partir da *F.C.C. A. a Casalda*, isso se efetivou abaixo da Avenida L Gonzales, atual avenida Uruburu.

Esse deslocamento deve-se, provavelmente, à existência, em boa parte da área entre Gonzales e a ferrovia *F.C.C. A. a Casalda*, de aruamentos aprovados, como indica o *Plano General del Municipio del Rosario de Santa Fé*, sobre o qual Bouvard desenhou seu plano.

#### Argentine

<sup>293</sup> Tradução livre da autora. No original: “Si cela est aujourd’hui nécessaire pour les villes anciennes qui ne sont assujetties qu’à l’extension normale cela est indispensable pour les villes neuves qui sont appelées à un développement d’extraordinaire rapidité, au nombre desquelles se place Rosario de Santa Fé.” In: Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910 — Anexo*

<sup>294</sup> Tradução livre da autora. No original: “Si l’on y eut pensé plus tôt, on eut rendu plus facile la tâche des générations présentes, malheureusement on s’est, comme à peu près dans la généralité des cas préoccupé du présent en négligeant trop l’avenir, j’ai n’en veux pour exemple que la pénétration, à niveau, et dans tous les sens de nombreuses lignes de chemin de fer qui deviennent présentement ou deviendront de plus en plus un obstacle sérieux aux améliorations désirables dans l’agrandissement de la ville.” In: *ibid.* — Anexo

<sup>295</sup> *Ibid.*

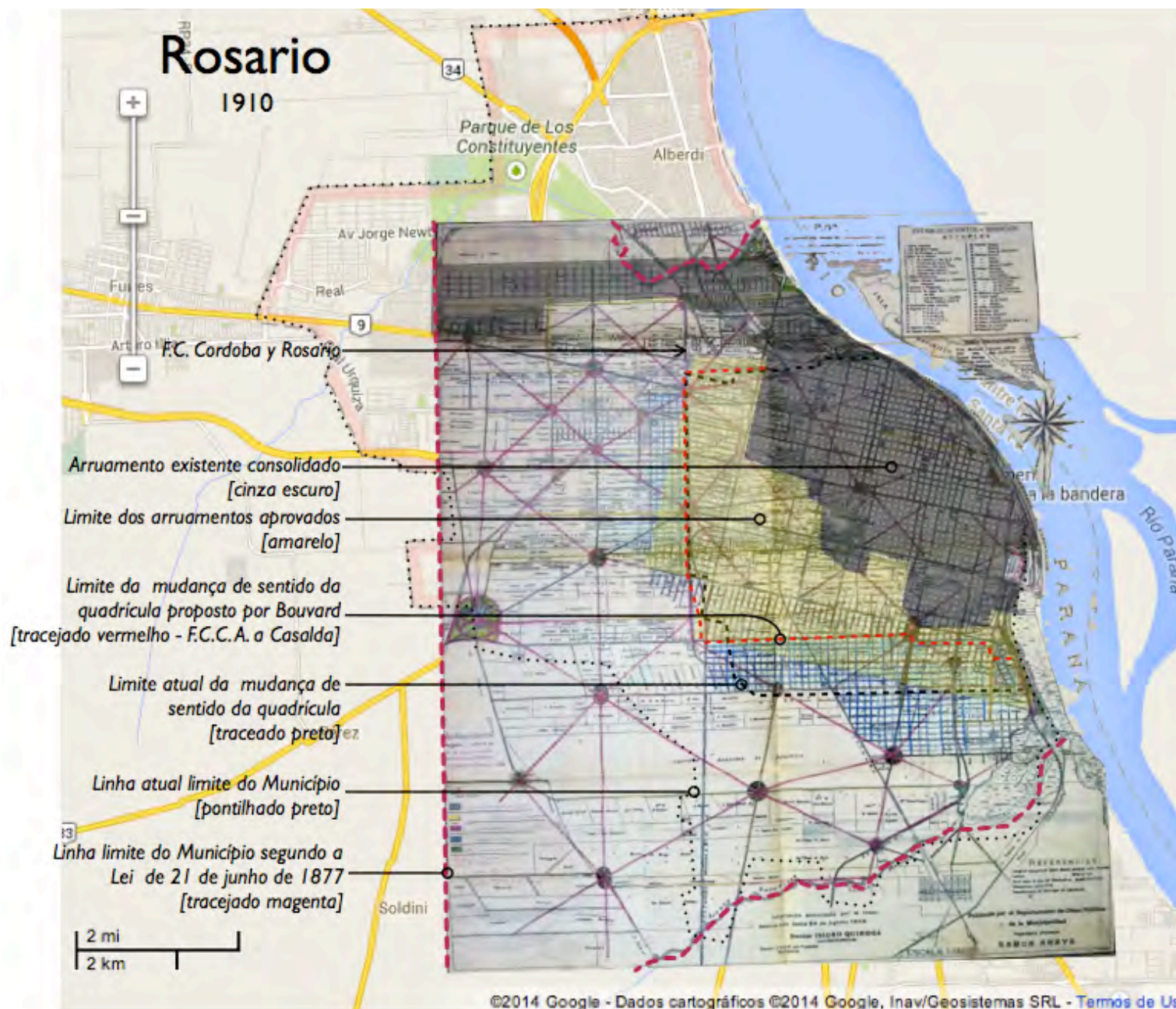


FIGURA 2.28 - Rosario. Quadricula x divisão fundiária e as propostas de Bouvard para a extensão da malha urbana. Base: *Plan des dispositions projetées pour l'embellissement, l'amélioration et le développement futur de la ville* sobre mapa ©GoogleMaps2014



O Plano Guido<sup>296</sup> [FIGURA 2.29], que lhe é sucessivo, elaborado na década de 1920, e ao qual Bragos<sup>297</sup> se refere como inovador no que concerne ao desenho urbano das áreas de extensão, aparentemente acabou incorporando essa diretriz do Plano Bouvard. Sem dúvida, o desenho dos quarteirões é inovador, ao se conjugar com o desenho dos conjuntos habitacionais, mas é evidente que a rotação da quadrícula que lhe seve de base foi incorporada, alinhando-se à estrutura fundiária agrária prévia. É, sem dúvida, um ponto do relatório Bouvard para Rosario que mereceria estudos mais aprofundados, pois é um processo reconhecido pela administração pública:

Nesse plano era proposta também a reorientação de muitas ruas já traçadas de modo tal que fossem paralelas às linhas de divisão fundiária (as “lonjas”) e se projetava o alargamento da rua Cordoba, reafirmando assim sua condição de artéria central mais importante da cidade.<sup>298</sup>

Em sintonia com a rotação da quadrícula, Bouvard propõe a implementação de uma rede de diagonais. Essas devem ser criadas previamente ao novo arruamento, afinal, uma vez organizadas as linhas gerais estruturadoras do desenho da cidade expandida, seria mais fácil lidar com as expropriações necessárias se o novo desenho fosse concordante com a estrutura fundiária existente. É nas diagonais que ele procura estabelecer as perspectivas que garantam a monumentalidade necessária aos edifícios públicos.



FIGURA 2.29 - Plan Regulador de Rosario 1935. Alfredo Farengo, Ángel Guido, Carlos María Della Paolera. (Fonte: ROSARIO (MUNICIPIO), 2007)

Do mesmo modo, propõe a criação de “vias irradiantes e concêntricas”<sup>299</sup>. No entanto, o desenho resultante não permite distingui-las das vias diagonais. Ao contrário, a aparência final é de uma rede de

<sup>296</sup> ROSARIO (MUNICIPIO), *Plan Urbano Rosario 2007-2017 [parte 1]*

<sup>297</sup> Oscar BRAGOS, *Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario*

<sup>298</sup> Tradução livre da autora. No original: “En este plan se proponía también la reorientación de muchas calles ya trazadas de modo tal que fueran paralelas a las líneas de división de la propiedad territorial (las «lonjas») y se planteaba el ensanche de calle Córdoba, reafirmando así su condición de arteria central más importante de la ciudad.” In: ROSARIO (MUNICIPIO), *Plan Urbano Rosario 2007-2017 [parte 1]*

<sup>299</sup> Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910 – Anexo*

diagonais.

Sobre as “ligações diretas”<sup>300</sup> entre pontos importantes da cidade, Bouvard alinha-se ao pensamento da época e repete o que havia já proposto para Buenos Aires, tendo Forestier e Hénard como base conceitual. Fecha o parágrafo com considerações paisagísticas, quanto ao aproveitamento das barrancas do rio Paraná. Essa é uma característica de ambas as cidades argentinas, que Bouvard, aparentemente, tenta colocar em destaque, talvez porque considere que um aspecto tão pitoresco não seja devidamente valorizado. Assim, afirma: “é necessário sobretudo quando se tem a chance de possuir uma riqueza natural de aspecto como o Rio Paraná e a barranca, de tirar partido do ponto de vista do pitoresco e do recreio público”<sup>301</sup>.

Reitera que o plano deve ser implementado assim que possível e de modo contínuo, para que se possa garantir sua execução. Quando afirma que “já é tarde para uma parte da cidade”, certamente está se referindo aos loteamentos já aprovados e que continuarão seguindo a malha já existente e cujo encontro com a ferrovia e com a estrutura fundiária existente resultará em quarteirões cortados e lotes problemáticos. É por isso, talvez, que deseje respeitar “as vias já estabelecidas e as construções já executadas”<sup>302</sup>.

Bouvard reitera enfaticamente que o principal problema da cidade é a interferência das ferrovias, não somente sobre o desenho da cidade, mas sobretudo sobre seu funcionamento. Esse é o ponto mais importante em Rosario, além da relação com o rio.

Tenho afirmado de modo um pouco exagerado certos pontos

<sup>300</sup> Ibid. — Anexo

<sup>301</sup> Tradução livre da autora. No original: “Il faut surtout quand on a la chance de posséder une richesse naturelle d’aspect comme le Rio Parana et la barranca en tirer partie qu point de vue du pittoresque et de l’agrément public” In: *ibid.* — Anexo

<sup>302</sup> Ibid. — Anexo

dos quais quero sublinhar a importância; eu me esforcei para vencer ou ao menos atenuar a grande dificuldade das múltiplas passagens de nível sobre as ferrovias; procurei facilitar a circulação, desenvolver regras de salubridade, etc. Em uma palavra, assegurar nas melhores condições o desenvolvimento da cidade, fazendo o possível na parte estética e tornando a cidade agradável ao visitante.<sup>303</sup>

Bouvard afirma que as considerações que fez anteriormete e as diretrizes de ação estão explicitadas nos desenhos enviados, de modo que o detalhamento pode — e deve — ser realizado localmente, a partir dos serviços administrativos locais, “a quem somente compete definir com precisão o desenho definitivo”<sup>304</sup>. Obviamente essa fala é devida a sua experiência em Buenos Aires. Conclui-se que não estão assim tão claramente expostos, uma vez que não se conhece, até o momento, estudo que tenha considerado esse aspecto do plano. Assim, Bouvard está oferecendo um princípio de crescimento para a cidade que possa amenizar os inconvenientes trazidos pelas ferrovias.

É claro ainda que as subdivisões do loteamento de cada grupo podem variar segundo o caso o que será suficiente para ligá-los com as vias principais indicadas.<sup>305</sup>

A divisão fundiária deverá ser reconsiderada, nessa nova configuração. Ao alinhar o arruamento à divisão fundiária existente, minimizam-se problemas. Desse modo, Bouvard está tratando, neste

<sup>303</sup> Tradução livre da autora. No original: “J’ai affirmé d’une façon peut être exagérée certains points dont je voulais faire ressortir l’importance; je me suis efforcé [sic] de vaincre ou du moins atténuer la grosse difficulté des multiples passages à niveau sur les voies de chemin de fer; j’ai cherché à rendre plus facile la circulation, à développer les règles de la salubrité, etc. En un mot, à assurer dans les meilleures conditions le développement de la ville, en faisant autant que possible la part de l’esthétique et en rendant la cité agréable à visiter.” In: *ibid.* — Anexo

<sup>304</sup> Ibid. — Anexo

<sup>305</sup> Tradução livre da autora. No original: “Il est certain en outre que les subdivisions de lotissement de chaque groupe peuvent varierées suivant les cas ce qu’il suffira de les rapporter aux voies principales indiquées.” *Ibid.* — Anexo

parágrafo, de pontos específicos, onde a nova quadrícula surge e se relaciona com a quadrícula existente.

### 2.3.2. ROSÁRIO E SÃO PAULO, UMA APROXIMAÇÃO IMPORTANTE

Dada a grande semelhança tanto na forma quanto na estrutura do texto em relação ao de Rosario, é plausível pensar que Bouvard tenha tomado por base este último para elaborar o relatório paulistano, pois como se viu, Bouvard havia planejado sua vinda a São Paulo, mas não a sua estadia prolongada e muito menos sua contratação. Afinal, quando chega a São Paulo, em abril de 1911, ele havia acabado de elaborar e enviar o relatório para Rosario, que é datado de 10 de março desse mesmo ano.

O emprego do termo “j’ai l’honneur”<sup>306</sup>, em primeira pessoa, deixa claro que se trata, tanto em Rosario quanto em São Paulo, meses depois, de trabalhos elaborados sem o auxílio de técnicos locais ou comissões, como no caso bonaerense. É importante frisar, no entanto, que houve diálogo com as administrações municipais locais. Tanto é que no Relatório para São Paulo, Bouvard coloca-se como convidado “a participar dos estudos dos melhoramentos e ampliação”<sup>307</sup> da capital paulista. Isso tem implicação direta com o caráter da contratação efetuada em cada uma das cidades. Em Rosario e São Paulo, Bouvard é contratado diretamente pelas respectivas administrações municipais, enquanto que em Buenos Aires, vem como enviado do governo francês, a partir de negociações na esfera da administração central de ambos os países. A imprensa francesa noticia tal acordo como uma nova entente municipale<sup>308</sup>, a exemplo do que se comentou no Capítulo 1, quando delegações de funcionários londrinos e franceses trocaram experiências, em 1906.

<sup>306</sup> Ibid. — Anexo

<sup>307</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

<sup>308</sup> Une autre "entente municipale", *Le Temps*, 9.dez.1906, Au jour le jour

## 2.4. BUENOS AIRES E ROSARIO COMO PRECEDENTES AO PLANO BOUVARD PARA SÃO PAULO

### 2.4.1. OS PLANOS COTEJADOS

#### 2.4.1.1. RELATÓRIOS X PEÇAS GRÁFICAS

Os três planos organizam-se a partir de uma planta geral. Mas em São Paulo, somente o núcleo da área central é considerada. Em Rosario e Buenos Aires, os desenhos estendem-se até os limites do município. [FIGURA 2.30] A razão da representação limitada do território paulistano pode ser a incipiente estruturação do sistema administrativo municipal paulista, não tão aparelhado àquela altura, o que será comentado mais adiante, no Capítulo 3. Quanto a certas discussões ocorridas na Câmara Municipal, versando sobre a necessidade de organizar uma planta cadastral geral da cidade. E de como, a partir da extinção do cargo de intendente, substituído pela figura do prefeito, o serviço público municipal e seus vários departamentos — as diretorias — começou a se organizar, na primeira década do século XX.

Examinado o conjunto de desenhos, nota-se que, se as proposições para São Paulo cobrem menor área em relação aos planos de Rosario e Buenos Aires, em contrapartida, há um maior detalhamento das mesmas, já que pelo menos a área do vale do Anhangabaú foi completada segundo o projeto de Joseph-Antoine Bouvard, assim como o detalhamento do projeto do Centro Cívico foi iniciado seguindo suas diretrizes. Igualmente, ambas as áreas estão explicitadas no Relatório, ao contrário do que se observou relativamente aos planos associados ao Plano de Buenos Aires, em que não é

possível afirmar com certeza se fazem ou não parte do escopo de serviços organizados em 1906.

Em São Paulo foi apresentado um relatório e um jogo de plantas que se articulam, mas nota-se a falta da planta geral do conjunto. Um desenho que poderia dar a dimensão da proposta frente à dimensão da cidade. Esse desenho seria aquele referenciado como “Planta 1” que foi substituído pelo desenho da Estampa 12, elaborado pela Diretoria de Obras Municipais, como se verá no Capítulo 4.

Observa-se que a totalidade do território bonaerense é contemplado pelo *Nuevo Plano* de 1909. Em 1910, Rosario possuía outra configuração territorial, mas mesmo assim, o plano procurava dar conta de toda sua extensão. Em São Paulo, isso está longe de ocorrer. É bem verdade que a área do município de São Paulo é bem maior do que a de Buenos Aires e Rosario, mas mesmo considerada apenas a área efetivamente urbanizada, o plano para São Paulo mostra-se demasiado parcial.

Isso pode significar, como já afirmado, que a administração paulistana estava aquém da capacidade operativa das administrações argentinas. Era ainda um meio muito ruralizado, ou seja, não havia ainda o que se poderia chamar de “cultura urbana”, como se observa em Buenos Aires. Gorelik<sup>309</sup> refere-se à essa cultura que se traduz na vontade de abrir paradoxais bulevares no pampa.

309 Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

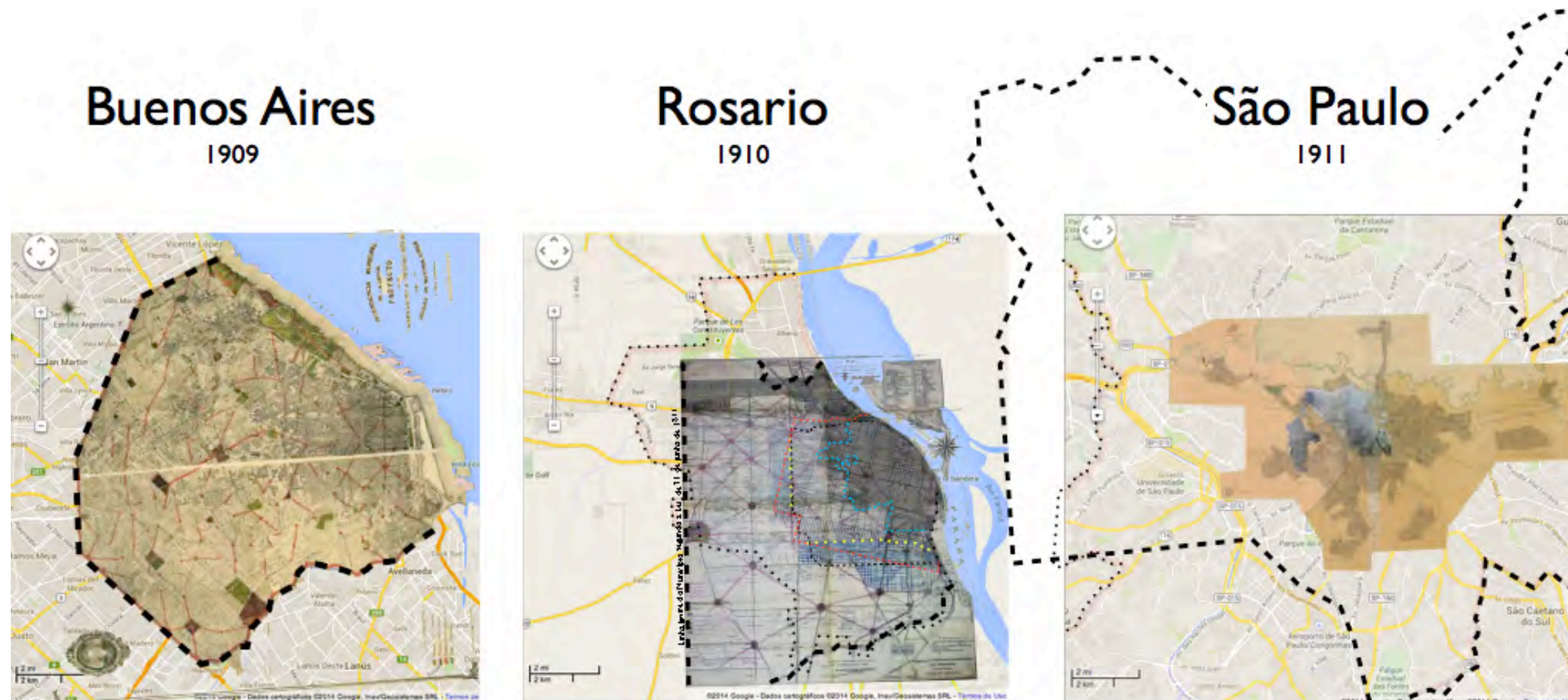


FIGURA 2.30 - Comparativo entre as dimensões dos planos para Buenos Aires, Rosario e São Paulo. Em tracejado os limites aproximados dos municípios por volta de 1910. Em pontilhado fino, os limites atuais. Os respectivos planos estão aplicados sobre base ©GoogleMaps 2012. (Fonte: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), 1912; ORTUZAR; BERJMAN, 1996; GUTMAN, 1999a)

Em Rosario, a dinâmica do porto e a rede de ferrovias que chegam à cidade, cortando-a, talvez tenham contribuído com a ideia, vista com certa urgência por Bouvard, de se adequar o crescimento da malha urbana a esses impositivos. Em São Paulo, a “cultura urbana” estaria restrita a um pequeno círculo de técnicos e vereadores.

Um dos fatores que denotam o menor grau de organização da prefeitura paulistana é o seu conhecimento do território municipal. Nesses anos, observa-se que tanto a administração municipal bonaerense quanto rosarina contam com um aparato técnico que lhes permitem ter o conhecimento pleno da área do município.

Em São Paulo, os mapas existentes não abarcam a totalidade do município, e raramente estão indicadas as divisas municipais. Havia pouco mais de dez anos, o território paulistano era representado pelo “mapa do patrimônio municipal”, onde uma distância padrão de 6 quilômetros demarcava um perímetro imaginário, herança direta do rocio colonial [FIGURA 2.31].

Assim, não é só a topografia movimentada ou a ausência de uma quadrícula imposta rigidamente como a hispânica, que pode explicar o crescimento irregular da capital paulista. Também a desorganização e o desconhecimento de seu próprio território em muito colaborou para que isso ocorresse.



FIGURA 2.31 - Patrimônio Municipal de S. Paulo. Raio de 6 quilômetros. Centro largo da Sé. 1896. Coleção Aguirra, Acervo Museu Paulista da USP.

#### 2.4.1.2. APROXIMAÇÕES

Uma aproximação inesperada revelou-se na omissão do relatório do Plano de 1907 para Buenos Aires. Os motivos assemelham-se, pois é evidente que ambas as administrações esperavam por propostas que coincidissem com suas aspirações. Em São Paulo, hipoteticamente, o Diretor de Obras Municipais estaria somente interessado na validação de suas propostas para a área do Anhangabaú, por parte de Bouvard.

Em Buenos Aires, é possível pensar que nem todas as proposições de Joseph-Antoine Bouvard de 1907 respondessem às demandas de Carlos de Alvear, que sonhava com “uma outra Paris”<sup>310</sup>. Ao contrário do que a bibliografia reporta ser o seu objetivo, ou seja, de importar-se somente com

<sup>310</sup> *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1907, p. 2.

aspectos de embelezamento, expressos pela conjugação de diagonais sobre o “damero”, de modo a valorizar as perspectivas e a monumentalidade, em que o setor Norte da cidade seria privilegiado, Bouvard preocupou-se com o setor Sul da cidade, nas proximidades da região da foz do Riachuelo, área portuária e de armazéns e, provavelmente, de perfil mais “obrero”.

Novick reporta o mal-estar diplomático causado pela recusa do plano entregue em 1907. Uma recusa velada, transformada em “abandono” do plano em virtude de dificuldades financeiras. Como já se viu, as visitas de Bouvard à Argentina, já estavam previamente acordadas e deveriam ocorrer anualmente, entre 1907 e 1910, o ano do Centenário. Surge uma hipótese: Parece claro, em virtude das tratativas diplomáticas, que a continuidade dos trabalhos e da missão de Bouvard foi uma imposição francesa. Por outro lado, a entrevista que concedeu ao *Figaro* deixa transparecer que o processo originalmente concebido pelos franceses seria mais simples. Em sua primeira visita, em 1907, durante um mês — “justamente o tempo necessário para combinar e decidir o plano de campanha”<sup>311</sup> — o plano seria elaborado. Depois, visitas anuais seriam feitas para vistoria e eventuais ajustes nas operações de implantação do plano. É para isso que foram deslocados dois técnicos-residentes para Buenos Aires — para detalhamento do projeto e gerenciamento das obras.

Entretanto, o cenário ganhou uma complexidade inesperada, que deveria ser contornada: a demanda pela ampliação da área de intervenção, estendendo-se até os limites do do município. Hipoteticamente, a iniciativa de Bouvard de valorizar os bairros do Sul, que desapareceu junto com o relatório, seria contemplada nessa ampliação do escopo do plano, de modo

que suas próprias expectativas relativamente ao plano também seriam contempladas.

Apesar de Buenos Aires possuir maior área do que Paris — é Bouvard mesmo afirma que a capital argentina “tem uma superfície que é o triplo da de Pariz” [FIGURA 2.32] e que a “obra é vasta”<sup>312</sup>, a ampliação da área de intervenção, ao contrário do que se supõe, não se converteu em grande dificuldade para Bouvard já que, à frente da Diretoria do Serviço de Passeios e Viação de Paris, estava acostumado a lidar com um panorama complexo, de múltiplas demandas. Mas então, onde residia a dificuldade da reelaboração do plano?

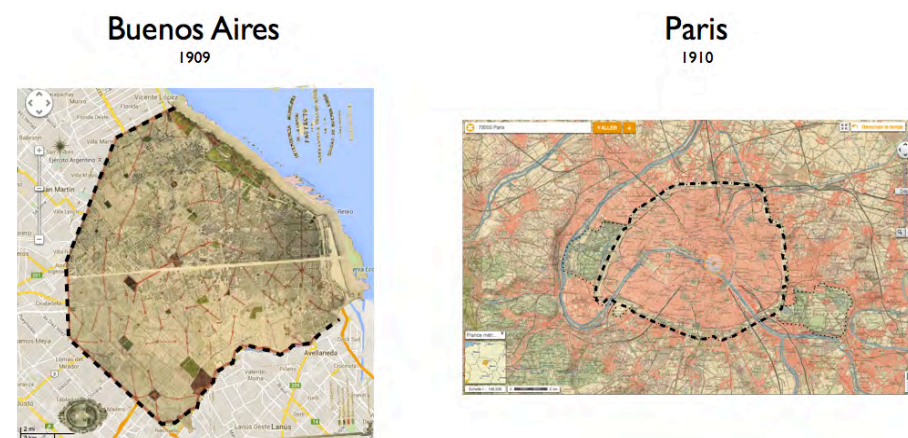


FIGURA 2.32 - Comparação entre as áreas de Paris e Buenos Aires por volta de 1910. À esquerda, a área edificada da capital argentina é indicada pelo tom cinza escuro. À direita, a área edificada da capital francesa é indicada pelo tom rosa. É possível observar que embora a área do município bonaerense seja maior, a ocupação da área parisiense é muito mais densa. (Fonte: GUTMAN, 1999b) Base: ©GoogleMaps2014 e Géoportail2015

Justamente no *vazio*. Bouvard, em toda a sua trajetória profissional, lidou sempre com áreas de urbanização consolidada ou em avançado processo de consolidação. Ele iniciou sua carreira no serviço público parisiense somente quatro anos após a anexação da “petite banlieue”<sup>313</sup>,

<sup>311</sup> Ibid.

<sup>312</sup> Ibid.

<sup>313</sup> O termo refere-se à área compreendida entre a murallha dos *Fermiers Généraux*,

quando houve a reorganização e criação de mais oito *arrondissements*. Entre as várias justificativas dessa operação, estava a pressão demográfica da região parisiense. Em levantamento realizado em 1908 [FIGURA 2.32], observou-se que mais da metade das construções parisienses tinham sido construídas antes de 1870 — o que denota um tecido bem consolidado —, enquanto que o restante foi edificado em pouco mais de 30 anos, o que dá a idéia da dinâmica do crescimento da cidade, da taxa de adensamento e das demandas criadas por esse processo. O aparato oficial necessário ao funcionamento desse novo território parisiense foi rapidamente edificado. Logo após a mudança administrativa de 1860, já se iniciou a construção das prefeituras locais nos novos *arrondissements*, assim como outros equipamentos públicos<sup>314</sup>.

Assim, o problema posto para Bouvard em Buenos Aires parece ter sido lidar com o *vazio*, ou a ocupação do pampa, nas palavras de Gorelik<sup>315</sup>. Para tanto, imagina-se, obrigou-se à uma reinvenção, que passou pelo estudo de Buls, Hénard e Forestier. Seria exigir demais que os resultados fossem os melhores, nesse contexto que mesclava desafios e experimentação.

Esse esforço é evidenciado quando são cotejadas as peças gráficas e relatórios preparados para Buenos Aires. Tome-se como exemplo os trechos do *Informe...*<sup>316</sup> de 1909 em que são introduzidos os conceitos de *voies rayonnantes* e *voies enveloppantes* e as ideias de “irradiação” e do estabelecimento de “anéis concêntricos”:

As obras da primeira categoria referem-se por um lado ao

---

edificadas entre 1784 e 1787 e demolida a partir de 1860, e a fortificação de Tiers, erigida entre 1841 e 1846, abrangendo pequenas comunas ou partes de comunas divididas pela cintura fortificada. In: COMITÉ D'HISTOIRE DE LA VILLE DE PARIS, *La création des 20 arrondissements parisiens. Paris Métropolitaine*.

<sup>314</sup> Ibid.

<sup>315</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>316</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

estabelecimento de comunicações independentes, que se diferenciarão das atuais porquanto serão criadas vias que **irradiarão** em pontos principais da cidade, cortando em forma diagonal ou oblíqua a quadrícula atual

[...]

— Por outro lado as outras consistirão na união, com a largura combinada, de trechos de vias já existentes, para formar **uma série de anéis concêntricos no centro da cidade** assim como certos desafogos necessários.

[...]

Vias irradiantes, ou **Concêntricas**, Oblíquas ou Diagonais

Ali [na praça do Congresso] se forma um novo **centro de vias irradiantes**, e forma-se igualmente outro na linha mediana entre Rivadavia Columbres e Salguero, e Gaona e Boyacá, Gaona e Chivilcoy, etc.<sup>317</sup>

Nos trechos acima, Joseph-Antoine Bouvard recorre aos textos de Hénard para explicar e descrever as operações propostas pelo *Nuevo Plano* de 1909 que resultariam no estabelecimento de anéis concêntricos envolvendo o centro de Buenos Aires e de vias que partindo desse sistema, completariam a ligação desejada da porção central da cidade aos subúrbios [FIGURA 2.33]. Claramente, Bouvard apoia-se nas formulações teóricas de Hénard que se voltam para a expansão ordenada de Paris.

Entretanto, ao examinar o desenho intitulado “1º Plano de la ciudad actual en el que están indicados con líneas especiales y con colores convencionales las nuevas disposiciones previstas”<sup>318</sup>, ou “1º Plano”, onde o sistema de anéis concêntricos e vias irradiantes descritos no *Informe...*<sup>319</sup> é

---

<sup>317</sup> Tradução livre da autora. No original: “Las obras de la primera categoría se refieren por una parte el establecimiento de comunicaciones independientes, que se diferenciarán de las actuales por cuanto se crearán vias que irradiarán en puntos principales de la ciudad, cortando en forma diagonal ú [sic] oblicua el damero actual. [...] — Por otra parte las otras consistirán en la unión, del ancho convenido, de trozos de vias ya existentes, para formar una serie de anillos concéntricos en el centro de la ciudad así como ciertos desahogos necesarios.. [...] VÍAS IRRADIANTES, Ó CONCÉNTRICAS, OBLICUAS Ó DIAGONALES. Allí [na Plaza del Congreso] se forma un nuevo centro de vias irradiantes, y se forma igualmente otro en la línea mediana á Rivadavia Columbres y Salguero, y Gaona y Boyacá, Gaona y Chivilcoy, etcétera.” In: *ibid.* — grifo nosso.

<sup>318</sup> *Ibid.*

<sup>319</sup> *Ibid.*



aplicado sobre a trama urbana existente, tais conceitos não são perceptíveis [FIGURAS 2.9 e 2.10]. Continua-se com a imagem de um conjunto de diagonais sobrepostas ao “damero” existente. Pensou-se que o conhecimento superficial da cidade de Buenos Aires tenha gerado essa interpretação. Optou-se, então, visando confirmação do observado, por confrontar os dois planos e assim, sobrepostos os desenhos de 1907 e 1909, pode-se observar, na FIGURA 2.4, que o conjunto de diagonais é praticamente o mesmo. Observou-se que algumas das ligações indicadas por Bouvard, quando lançadas sobre o mapa de Buenos Aires, configuram um prenúncio de anel em torno do centro da cidade, como se observa na FIGURA 2.33, que não é visível no “1º plano”. Houve uma deliberada omissão dessas indicações?

Adiante, em outro ponto do *Informe...*<sup>320</sup> de 1909, no item específico sobre os acessos às estações ferroviárias, Bouvard retoma um ponto do Plano de 1907, concernente ao acesso à *Estación del Sud* e à área envoltória da praça Constitución, vizinha à estação.

No *Nuevo Plano*, Bouvard reitera o que havia afirmado no primeiro projeto, entregue 1907, quanto aos melhoramentos que considerava inadiáveis para a área Sul da cidade.

Os acessos à Estação do Sul devem ser modificados e melhorados, as saídas ampliadas com uma modificação da Plaza Constitución e quiçá também **com saídas subterrâneas**. Há aí em certos momentos do dia uma congestão que é preciso sanar o mais rápido possível. — Bondes, ônibus, automóveis, pedestres, se cruzam e se chocam em todos os sentidos com grande prejuízo do público e do comércio.<sup>321</sup>

Em 1909, para a solução do conflito entre o grande fluxo de pedestres e de veículos existente na área, recorre a uma solução que Hénard incorpora aos *carrefours de giration*: a segregação peatonal em relação ao tráfego de veículos, algo que não seria exatamente novidade, já implantado no Central Park de Nova York por Frederick Law Olmsted, em meados do século XIX. Observe-se que tal solução não faz parte do plano de 1907. Bouvard indica o problema mas não chega à sugerir solução, nem no texto e nem em desenho:

Eu considero de fato como indispensável o melhoramento dessa parte da cidade e em particular do entorno da praça da Constitución e da imensa estação ferroviária das ferrovias do Sul.<sup>322</sup>

Essa ausência das ideias de Hénard deve-se, provavelmente, porque o texto era muito recente, pois Hénard o assina em 31 de maio de 1906<sup>323</sup>. Portanto, é uma inovação agregada ao *Nuevo Plano* de 1909<sup>324</sup>.

Parece inquestionável a dedução de que o discurso do *Informe...* de 1909 e sua aplicação prática — tomando-se o “1º plano” como uma previsão da execução — estão apartados no *Nuevo Plano*. Algumas hipóteses emergem dessa constatação: Bouvard teria se apropriado do discurso de Hénard somente visando valorizar seu discurso perante os questionamentos e franca oposição que se formou em torno de sua proposta de 1907? Ou teria esse mesmo questionamento sido capaz de mobilizá-lo em busca de renovação de suas práticas projetuais? É difícil responder, principalmente porque se sabe do difícil diálogo entre Bouvard e Hénard, em virtude de diferenças pessoais entre ambos que o Capítulo 1 apontou.

<sup>320</sup> Ibid.

<sup>321</sup> Tradução livre da autora. No original: “Los accesos a la Estación del Sud deben ser modificados y mejorados, las salidas aumentadas con una modificación de la Plaza Constitución y quizá también con salidas subterráneas. Hay ahí en ciertos momentos del día una congestión que es preciso subsanar lo más pronto posible. — Tranvías, coches, carros, peatones, se cruzan y se chocan en todo sentido con gran perjuicio del público y del comercio.” In: *ibid.* — grifo nosso

<sup>322</sup> *Le Figaro*, 3.ago.1907, p. 2.

<sup>323</sup> Eugène HÉNARD e Jean-Louis COHEN, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*

<sup>324</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*



FIGURA 2.33 - Vias irradiantes, ó concéntricas, oblicuas ó diagonales indicadas no Texto do Informe de 1909 aplicadas sobre o "1º plano". (Fonte: GUTMAN, 1999a) Base ©GoogleMaps2015.

Se há como supor como e em que momento a ideia dos “anéis” e “vias irradiantes” é introduzida no *Nuevo Plano*, não há como saber porque tais ideias, indicadas no discurso do *Informe...*, não estão presentes na sua expressão gráfica, o “1º plano”. Teria ocorrido uma omissão deliberada por parte dos técnicos locais, responsáveis pela elaboração dos desenhos?

É uma questão que merece estudos mais aprofundados, pois carece de melhor detalhamento, o que não será realizado nesta pesquisa, cujo foco é a atuação de Joseph-Antoine Bouvard no Brasil.

Retrocedendo às discussões do Capítulo 1, quando comparadas as propostas para São Paulo, Istambul e Bruxelas, são claras as diferenças entre o que Bouvard prepara para aquelas capitais e o que propõe para a capital paulista. É evidente que há um salto de escala e de complexidade entre as duas primeiras experiências, Istambul e Bruxelas, e a última, São Paulo, de acordo com o que foi levantado e evidenciado durante a pesquisa.

Ao se considerar o percurso profissional de Bouvard entre Istambul e São Paulo, observa-se que, embora nesta última cidade ainda estejam presentes as intervenções pontuais como na primeira, as relações entre as partes são mais complexas, evidenciando a preocupação crescente com o conjunto<sup>325</sup>. Se, do ponto de vista da escala de intervenção, tal percurso pode ser entendido a partir de um paralelo com o que ocorreu com as exposições internacionais e universais ao correr de toda a segunda metade do século XIX, culminando com a Exposição Universal de 1900, do ponto de vista da formulação dos planos é possível atribuir a crescente preocupação com o conjunto a partir da interlocução que Bouvard estabeleceu com outros profissionais, na Argentina.

<sup>325</sup> Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *Joseph-Antoine Bouvard in São Paulo, 1911: antecedent events and repercussions*, 2010

Assim, a partir do contato com a bibliografia argentina, emerge a importância fundamental da experiência bonaerense. O processo de formulação dos dois planos bonaerenses estabelece um novo patamar na carreira de Bouvard e impõe uma inflexão a seu *modus operandi*. Ainda que, como afirmou Novick, naqueles primeiros anos do século não havia maturidade suficiente no meio técnico profissional para a formulação de diagnósticos<sup>326</sup>, Bouvard pôde, em Buenos Aires, experimentar, em termos práticos, as formulações teóricas quase que concomitantemente à sua formulação, principalmente no tocante aos *Études...*<sup>327</sup> de Hénard. Não seria absurdo, portanto, afirmar que a aplicação de seus conceitos foi testada em Buenos Aires por Bouvard, em 1909, ainda que tal experiência não trouxesse resultados concretos, indicando a difícil transposição de conceitos teóricos à prática.

Quando cotejados o caso argentino e paulistano, e aqui inclui-se tanto o caso de Buenos Aires quanto o de Rosario, mesmo que as três cidades tenham origem ibérica, localizadas na América do Sul, cabem algumas considerações, concernentes à natureza própria de cada uma dessas experiências, que lhes confere suas respectivas peculiaridades e resultam em certo distanciamento.

Durante a pesquisa, observou-se que a ideia de Bouvard atuar como um árbitro de propostas locais aparece também em outros trabalhos mais recentes, provavelmente, sob influência de Novick<sup>328</sup>. Berjman<sup>329</sup> e

<sup>326</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>327</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

<sup>328</sup> Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932*

<sup>329</sup> S. BERJMAN, *Plazas y parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses: André, Courtois, Thays, Bouvard, 1860-1930*

Gorelik<sup>330</sup> admitem essa hipótese, que aparentemente repercute em pesquisas brasileiras contemporâneas como, por exemplo, em Campos<sup>331</sup> e Rizzi<sup>332</sup>.

Esta pesquisa apresenta, como hipótese, que a experiência argentina foi para a experiência paulistana, um precedente importante não por similaridade, mas por contraste, isto é, pesaram mais na estadia de Joseph-Antoine Bouvard em São Paulo, os distanciamentos do que as aproximações relativas a Buenos Aires e Rosario.

O Plano Bouvard para São Paulo<sup>333</sup> distancia-se do Plano Bouvard para Buenos Aires<sup>334</sup> em alguns aspectos e, embora haja também similaridades, as distâncias são mais importantes para o estudo do plano para São Paulo, pois constituem-se em variáveis do mesmo. São elas:

- ▶ aspectos morfológicos: características topográficas e morfológicas do terreno;
- ▶ aspectos históricos: características da constituição malha urbana;
- ▶ aspectos administrativos: presença de ações prévias de planejamento e características de contratação

Conjugadas essa variáveis, surgem as condições para que, em São Paulo, Bouvard possa experimentar aquilo que somente pôde utilizar como recurso retórico no plano bonaerense, ou seja, as referências a Forestier<sup>335</sup>, Buls<sup>336</sup> e as ideias contidas nos *Études sur les transformations de Paris*<sup>337</sup>, de

Hénard, escritos entre 1904 e 1909, corroborando, em certa medida, a assertiva de Szambien quanto às varias formas em que a transferência de modelos poderia ocorrer:

Frequentemente, os sítios estrangeiros ofereciam aos franceses a possibilidade de trabalhar em uma escala proibitiva em Paris, pela valorização imobiliária e a imperativa rentabilidade das operações.<sup>338</sup>

#### 2.4.1.3. ASPECTOS MORFOLÓGICOS DISTINTOS

Atendo-se, agora, à primeira variável indicada, vejam-se os aspectos que podem ser chamados de morfológicos, isto é, o meio a que os planos estão endereçados e no qual serão implantados.

Quanto a esse aspecto, o mais evidente, ao se cotejar os planos argentinos e paulistano, é o contraste entre a planura do sítio onde se encontram os primeiros e a movimentação do último. Buenos Aires e Rosario são cidades à margens de grandes corpos hídricos, cuja movimentação mais expressiva do sítio se apresenta às margens da água, que são as chamadas “barrancas” do rio da Prata e Paraná.

O sítio paulistano apresenta morfologia bem diversa dos sítios bonaerense e rosarino. Localizada no planalto que se segue à Serra do Mar, a capital paulista é caracterizada pela presença das áreas de várzea dos rios Tietê, Tamanduateí Pinheiros, separadas por elevações cujo ponto mais alto é o espigão da avenida Paulista, ocupado a partir da última década do século XIX. Os vários córregos e pequenos rios tributários dos três maiores citados

<sup>330</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>331</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, 2002*

<sup>332</sup> Suzelle RIZZI, *Cândido de Abreu e a arquitetura de Curitiba entre 1897 e 1916, 2003*

<sup>333</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

<sup>334</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>335</sup> Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*

<sup>336</sup> Charles BULS, *Esthétique des villes*

<sup>337</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

<sup>338</sup> Tradução livre da autora. No original: “Souvent, d’ailleurs, les sites étrangers offraient aux Français la possibilité de travailler à une échelle interdite à Paris par les prix fonciers et l’imperative rentabilité des opérations.” In: Werner SZAMBIEN, *La fortune des modèles*

conformam vales que se intercalam às elevações, de modo que se tem um sítio muito variado em termos de altitudes e orientação das vertentes.

A noção de pitoresco<sup>339</sup> vinha sendo valorizado há um considerável tempo bem como as possibilidades de explorá-la no campo urbanístico. Uma das mais notáveis experiências remonta a meados do século XIX, quando os exemplos ingleses, os parques de Londres e arredores, que haviam impressionado sobremaneira Napoleão III foram transpostos à França, na ocasião em que o barão Haussmann foi convocado para empreender os *Grands Travaux* de transformação parisiense. Desde então houve a sistemática substituição das composições “à francesa”, de matriz lenotriana, pelas composições “à inglesa”.

É verdade que as possibilidades de exploração dos aspectos pitorescos nos planos de Buenos Aires e Rosario foram limitadas pela quadrícula. Mas tal limitação foi agravada pela planura do pampa.

Restou a Bouvard pouco a fazer a não ser enfrentar a quadrícula com a inserção de diagonais e explorar as margens do rio da Prata e do rio Paraná, tirando partido dos desníveis das “barrancas”. Em São Paulo percebe-se, relativamente à área do Anhangabaú, que o desenho proposto é mais livre, fluído, onde operam as visuais pitorescas. Porém, a simetria não é descartada, apresentando-se em outros termos. Os eixos dos caminhamentos não se sobrepõem aos eixos visuais. Ela está estabelecida entre os eventos arquitetônicos mais importantes — o Teatro Municipal, recém-inaugurado e os Palacetes Prates, estes também subordinados por uma relação simétrica, porém abrandada pela diferença de nível em relação ao eixo longitudinal do

Vale. O arranjo Beaux-Arts é lembrado, mais enfaticamente, na convergência das vias longitudinais no lado sul, convertido em *rond-point* abatido. De qualquer forma, o efeito perspéctico é atenuado pela presença do Viaduto do Chá.

Provavelmente, Bouvard tenha considerado o Vale não como uma parte do sistema viário que devesse ser ajardinada, mas inversamente, como um parque que recebe uma artéria viária<sup>340</sup>. Há várias referências possíveis de serem resgatadas: o Parque Buttes-Chaumont e o parque Monceau, para citar dois exemplos trazidos a este texto.

Dentro da experiência profissional de Bouvard, São Paulo é comparável, em termos de movimentação do terreno, a Istanbul e Luxemburgo. Na capital turca, como se viu no Capítulo 1, Bouvard propôs em 1902, um conjunto de intervenções que não se adaptavam ao sítio. Em 1908, tendo sido chamado novamente, nada propôs, deixando instruções para que se organizasse uma planta cadastral da cidade, sobre a qual pudesse trabalhar<sup>341</sup>. Isso não foi levado adiante por conta das transformações políticas que se seguiram, nesse mesmo ano. Em Luxemburgo, sabe-se que Bouvard organizou uma projeto para nova utilização de trecho da antiga fortificação do centro histórico, que é uma cidadela cercada por profundos vales. Para esse projeto, Jules Vacherot desenhou, sob orientação de Bouvard um “terrace”<sup>342</sup>. [FIGURA 2.34]

Em São Paulo, comparando-se com Buenos Aires, a topografia é

339 A esse respeito, ver Maria Lucia Bressan PINHEIRO e Mario Henrique Simão D'AGOSTINO, A noção de pitoresco no debate cultural das primeiras décadas do século XX no Brasil, *Designio Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo* 1, n. 1, 2004

340 Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *Algumas notas sobre as propostas de Joseph Bouvard para Istanbul (1902) e São Paulo (1911)*, 2010

341 Turan SAHIN, *Incredible ottoman projects*, 2013

342 Nada se sabe sobre a contratação ou propositos do projeto e nem ao menos a data em que foi elaborado, razão pela qual é tomado como fato isolado dentro do percurso profissional de Joseph-Antoine Bouvard. Jules VACHEROT, *Parcs et jardins, album d'études, précédé de la 2e édition de "Les Parcs et jardins au commencement du XXe siècle", par J. Vacherot,...* [Texte imprimé]

algo notável, completamente diferente da experiência argentina. Entende que é preciso, então, preservar a configuração paisagística do centro da cidade, muito interessante. E que a melhor forma de aproveitá-la é abandonando a rigidez das linhas retas, “o princípio muito rígido da linha reta, as vias secundárias sempre se abrindo perpendicularmente sobre a artéria principal”<sup>343</sup>. Simultaneamente, observa que é possível aplicar o discurso de Hénard<sup>344</sup>, que pode ter sido utilizado no *Informe...* de Buenos Aires mais como reforço retórico do que possibilidade de ação concreta, como se comentou acima.

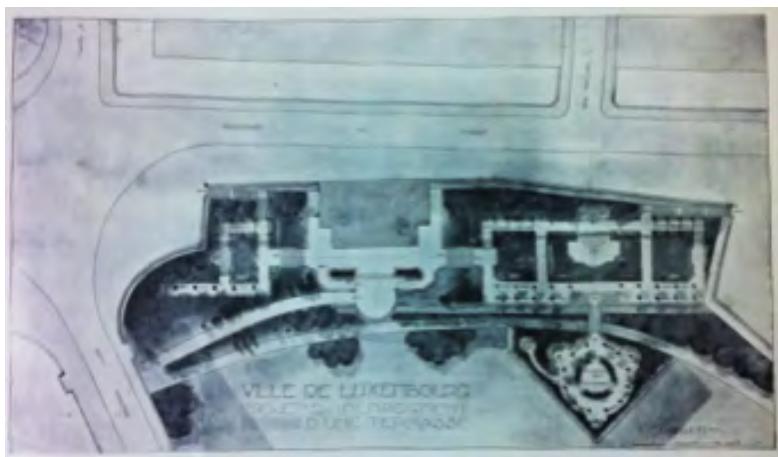


FIGURA 2.34 - Jules Vacherot, sob direção de Joseph-Antoine Bouvard. *Ville de Luxembourg. Project d'aménagement d'une terrasse.* (Fonte: VACHEROT, 1925)

#### 2.4.1.4. ASPECTOS HISTÓRICOS DISTINTOS

A segunda variável referida diz respeito à configurações espaciais intimamente vinculadas à história de cada cidade.

Como parte do processo histórico importante para a presente apreciação, deve-se considerar o perfil econômico de cada cidade. Trata-se das condições econômicas que propiciaram seu crescimento e que permaneceram como referenciais da história daquelas cidades. O início do processo de industrialização e a instalação de um aparato institucional que lhe dá suporte — os portos e o sistema ferroviário —, cuja implantação deu-se quase concomitantemente, sem dúvida estiveram presentes tanto na Argentina quanto no Brasil. As estradas de ferro, por exemplo, promoveram grandes transformações. “Rosario quase dobrou de tamanho [...] depois que foi concluída, em 1870, a primeira grande ferrovia que ligou esse porto fluvial ao interior da Argentina”. Assim como “a ligação ferroviária com o Rio de Janeiro e com Santos, no litoral, marcou o início do vertiginoso crescimento de São Paulo depois de 1870”<sup>345</sup>.

James Scobie<sup>346</sup> classifica as cidades latino-americanas em grupos, conforme a função econômica que desempenhavam. Dentre esses, o autor aponta como Buenos Aires e São Paulo têm diferenças notáveis, do ponto de vista de seu papel econômico nacional e regional.

Buenos Aires é classificada como uma cidade “comercial-burocrática”, na qual há uma “combinação de funções de governo com controle dos recursos comerciais e financeiros dentro de sua região”<sup>347</sup>, cujo cenário de “dominação comercial” propiciou a concentração demográfica em seus limites, apresentando-se como

um dos exemplos mais surpreendentes do crescimento comercial-burocrático. Sua transformação de cidade primária de quase 200 mil habitantes em 1870 numa metrópole mundial

<sup>343</sup> Tradução livre da autora. No original: “le principe trop absolu de la ligne droite, des voies secondaires s’ouvrant toujours perpendiculairement sur l’artère principale” In: Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

<sup>344</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

<sup>345</sup> James R. SCOBIE, *História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930*, p. 249.

<sup>346</sup> *Ibid.*

<sup>347</sup> *Ibid.*, p. 264.

de mais de 2 milhões em 1930 foi seguida pelo aumento de 10 para 20 por cento na proporção da população nacional. [...] Seu extraordinário crescimento no final do século XIX foi o resultado direto do virtual monopólio, através de seu porto, na exportação dos principais produtos argentinos, que tem aumentado regularmente, e **na importação de bens de consumo do exterior**. Em 1890 tornou-se também o eixo central do sistema ferroviário nacional que então se desenvolvia. Consequentemente, ela foi o entreposto de comércio de toda a Argentina e de grande parte das mercadorias que entravam da Bolívia e do Paraguai ou que saíam desses países. O potencial de expansão da produção agrícola na região fértil dos pampas parecia ilimitado, tanto quanto o era a expansão dos mercados europeus para os produtos argentinos. Foi então que grande número de imigrantes europeus — principalmente espanhóis e italianos — afluíram para a área litorânea da Argentina, em resposta à demanda de trabalhadores braçais. O capital estrangeiro fluía para o país para financiar a infraestrutura comercial e dos transportes e para modernizar a cidade de Buenos Aires como capital nacional e aumentou a importância de sua função burocrática. A centralização política erodiu pouco a pouco a autonomia local das províncias e transformou Buenos Aires na residência efetiva de uma elite nacional. Essa centralização aumentou ainda mais a participação de Buenos Aires nos recursos federais, seu domínio sobre rede de transportes e seu controle das possibilidades de investimentos.<sup>348</sup>

São Paulo, que também experimentou vertiginoso crescimento, inscreve-se em outra lógica. Diversamente ao que ocorreu em Buenos Aires, onde as “indústrias artesanais ou domésticas antes florescentes foram esmagadas pelos manufaturados estrangeiros mais baratos e em geral superiores em qualidade” e cuja “produção industrial tendeu a limitar-se ao processamento inicial de matéria-prima para exportação ou à produção de mercadorias volumosas ou perecíveis como alguns materiais de construção, bebidas e gêneros alimentícios”, a capital paulista, classificada por Scobie<sup>349</sup>

como uma cidade “comercial-industrial-burocrática”, começou sua expansão, que “superou até mesmo a de Buenos Aires”, a partir da organização da produção cafeeira em terras paulistas.

Assim como aconteceu com Buenos Aires, os imigrantes — sobretudo italianos, após 1890 — e o capital estrangeiro rapidamente responderam às oportunidades e tornaram possível grande parte dessa expansão. O que se mostrou singular no caso de São Paulo, porém, foi o fato de que o alto índice de crescimento populacional anual<sup>350</sup> resultou não apenas de uma infraestrutura comercial e da vigorosa ajuda do governo estadual no apoio a um enorme desenvolvimento de um produto agrícola de exportação, mas também da grande expansão industrial conduzida pela exportação. O aumento de receita do café, bem como das atividades associadas de secagem, ensacamento e transporte criaram **demandas e mercados locais que estimularam os produtores locais a contrariar a tendência a importar do exterior todos os bens de consumo**. Os lucros obtidos pelos barões do café foram aplicados, pelo menos em parte, nas indústrias têxteis e de processamento de alimentos que foram criadas no local, bem como nas indústrias da construção, de porcelana e vidraria, no processamento de madeira e nas indústrias químicas simples. Desenvolveu-se em São Paulo entre os investidores na agricultura e na indústria uma aliança natural, facilitada pelos casamentos interfamiliares e por interesses comuns e que contribuiu com efeitos multiplicadores para o processo de industrialização da cidade. Essas condições criaram o cenário para o prosseguimento da industrialização e do crescimento urbano que passaram a caracterizar o desenvolvimento de São Paulo a partir de 1930.<sup>351</sup>

Assim, São Paulo parece abrigar uma sociedade mais dinâmica e menos propensa à aderir a referências culturais externas, ou, pelo menos, a uma adesão menos intensa. Daí que a presença francesa, embora forte em ambas as cidades, teve expressão mais visível em Buenos Aires. Um

<sup>348</sup> Ibid., p. 264-267. — grifo nosso

<sup>349</sup> Ibid.

<sup>350</sup> (1890, 4,2 por cento; 1900, 14,0 por cento; 1910, 4,8 por cento; 1920, 3,6 por cento; 1930, 7,1 por cento)

<sup>351</sup> Ibid., p. 267-269. — grifo nosso

exemplo, dentro do campo estudado nesta pesquisa, é a profusão de arquitetos franceses ou de origem francesa que atuaram na capital argentina e cuja notável produção era acompanhada com muita curiosidade pela imprensa especializada francesa. Em Buenos Aires, chegou-se a organizar, à semelhança do que ocorria em Paris, concursos de fachadas de edifícios, com direito a publicação na prestigiosa *La Construction Moderne*<sup>352</sup>.

Aliadas às peculiaridades topográficas e às características socio-econômicas, estão presentes as características do tecido urbano, enquanto pré-existências incontornáveis. São construções históricas bem diversas as que se observam na Argentina e em São Paulo e sobre as quais alguns pretendiam incorporar as experiências parisienses. Tanto em São Paulo quanto em Buenos Aires ou Rosario, o passado assumia um valor negativo, cujo antídoto parecia ser a modernização material. Tartarini reporta a intenção de Carlos de Alvear de “corrigir o defeito de rigoroso paralelismo das ruas estreitas e a divisão do terreno em quadras de idêntico tamanho que, a manterem-se assim, formarão em breve tempo uma cidade de enorme extensão e antiestética sob todos os pontos”<sup>353</sup>.

A mesma vontade transparece nos discursos da vereança paulistana, no mesmo período. Em pronunciamento na tribuna da Câmara Municipal, no qual o vereador Alcântara Machado apresenta sua proposta para a contratação de Joseph Bouvard, uma das justificativas apresentadas era o “progresso fulgurante, que em brevíssimos annos transformou a velha aldeia provinciana em um centro de civilização, de actividade e de cultura, erguendo a nossa capital á categoria de segunda cidade do Brasil e de

terceira da America do Sul”. O vereador via, na perspectiva de um futuro glorioso dessa cidade somente suplantada por Buenos Aires e Rio de Janeiro, e disputando a liderança econômica do país com essa última, a possibilidade de “transformar a ‘urbs’, alargando-lhe o conforto, mandando-lhe as imperfeições, realçando-lhe as bellezas e erguendo-a, enfim, á altura de seus magnificos destinos”<sup>354</sup>.

No caso paulistano, o passado, em termos materiais, explicitava-se na forma de ruas estreitas e irregulares e do casario de conformação colonial, posto que o neoclássico, em São Paulo, nunca alcançou estabilidade<sup>355</sup>. As construções em taipa de pilão, com seus proeminentes beirais, muitas ainda com rótulas e muxarabis, eram as mais visíveis evidências do passado. Em Buenos Aires, a herança colonial expressava-se na quadrícula, o “damero”, cuja extensão e presença tornava quase impossível operações de modernização urbana completa. De fato, em São Paulo a taipa foi posta abaixo e substituída pelo tijolo e pelo concreto; na capital argentina, modernizados os edifícios, permaneceu o “damero”.

A quadrícula foi tomada como suporte do crescimento e futuras intervenções na cidade já no plano elaborado em 1898-1904<sup>356</sup>. Ou seja, houve, bem anteriormente à intervenção de Bouvard, “a eleição da quadrícula como grelha universal ideal para todo novo traçado”, segundo a orientação técnica capitaneada, àquela altura, por Carlos Maria Morales<sup>357</sup> e

<sup>354</sup> Por indicação..., *O Estado de S. Paulo*, 19.mar.1911, Notas e informações, p. 4.

<sup>355</sup> A esse respeito, ver Carlos Augusto Cerqueira LEMOS, *Alvenaria burguesa*, 1989; Carlos Alberto Cerqueira LEMOS, *Casa paulista*, 1999; \_\_\_\_\_. *A cidade dos fazendeiros*, in: Emanuel ARAÚJO, 2000

<sup>356</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*; Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>357</sup> Tradução livre da autora. No original: “La elección de la cuadrícula como grilla universal ideal para todo el nuevo trazado.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 143.. Ver também Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932* p. 272: “The strong presence of the grid became the backbone of this new plan.”

<sup>352</sup> CM-1907-09(2)-EMBELLISSEMENT DE BUENOS-AIRES, p. 607.

<sup>353</sup> “corregir el defecto de riguroso paralelismo de las calles estrechas y la division de los terrenos en manzanas cuadradas de idêntico tamaño que, de mantenerse así, formarán en breve tiempo una ciudad de enorme extensión desde todo punto antiestetica” In: La Prensa, 23/6/1907 apud Jorge TARTARINI, *El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911)*. Algunos antecedentes, p. 108.



“tendo-se em mente o controle administrativo da cidade”<sup>358</sup>.

Em São Paulo, a inexistência da quadrícula e a morfologia acidentada do sítio possibilitou a Joseph-Antoine Bouvard elaborar intervenções mais próximas às preconizadas por Buls, por exemplo. Houve possibilidades diversas para explorar os aspectos pitorescos da cidade. Joseph-Antoine Bouvard pode, também, testar as configurações teorizadas por Hénard, quanto aos anéis em torno do centro da cidade, auxiliado pela topografia “em anfiteatro”<sup>359</sup> e, sem dúvida, pelo conhecimento do estuoso Diretor de Obras Municipais, que procurava manter-se atualizado quanto ao debate urbanístico.

#### 2.4.1.5. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS DISTINTOS

Quanto aos aspectos administrativos, pretende-se demonstrar que a natureza da contratação influenciou nas proposições de Joseph-Antoine Bouvard contidas nos planos Sul-americanos. Nesse aspecto em particular, os casos de São Paulo e Rosario aproximam-se, pois em ambas as cidades Bouvard foi contratado pelas respectivas municipalidades em caráter privado.

No caso bonaerense, quando, no *Informe* de 1909, Bouvard cita o “largo y minucioso estudio”<sup>360</sup>, esclarece a natureza do trabalho, realizado em conjunto com a comissão. Gorelik, como se viu, oferece interpretação diversa do episódio de sua contratação, segundo a qual “de alguma maneira Bouvard funcionou como um consultor, já que o peso que a comissão local teve na elaboração do plano, encarnada na figura de Morales, foi

decisivo”<sup>361</sup>. No Plano para São Paulo, Bouvard cita o Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, como o seu natural colaborador. Tal citação é justificada pela posição de Victor da Silva Freire mas também por sua intervenção direta no convite a Bouvard. Pode-se pensar, entretanto, conhecendo-se as discussões e críticas negativas que inflamaram a imprensa em Buenos Aires decorrentes de sua contratação que, em São Paulo, Bouvard tenha procurado neutralizar, de alguma maneira, eventual oposição à sua atuação. Nesse sentido, aqui já se tem uma grande diferença entre os dois casos: em Buenos Aires, até pelo extenso período de sua formulação, com idas e vindas, como reconhece Bouvard no início do *Informe...*<sup>362</sup>, o plano resultante é um esforço de conciliação coletivo. Ao contrário, em São Paulo, a conciliação que transparece no plano é feita, acredita-se, somente por Bouvard.

Assim, é difícil afirmar que o Relatório paulistano tenha sido elaborado coletivamente, como o foi em Buenos Aires. Isso é facilmente demonstrado pelas diferenças apontadas, no Capítulo 4, entre o original manuscrito e a tradução divulgada oficialmente, apontando para divergências, como se verá, por exemplo, para o caso da rua da Antonio de Godoi, entre o que propunha o arquiteto francês e o que demandava a Diretoria de Obras Municipais, resultando na supressão imediata de várias partes do plano, o que será comentado adiante.

O que Victor da Silva Freire esperava dele não era um movimento conciliatório mas, ao contrário, que, com sua autoridade, desse preferência ao Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais, mais tarde conhecido

<sup>358</sup> Tradução livre da autora. No original: “the grid structure was adopted for the 1904 ‘Alignement Plan’ with the city’s administrative control in mind.” In: *ibid*.

<sup>359</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

<sup>360</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>361</sup> Tradução livre da autora. No original: “de alguna manera Bouvard funcionó como consultor, ya que el peso que tuvo en la elaboración del plano la comisión local, encarnada en la figura de Morales, fue decisivo.” In: Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, p. 257.

<sup>362</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

como Plano Freire-Guilhem. Visto por esse viés, o plano bonaerense parece mais coerente. Tal coerência pode ter sido resultado também do vínculo contratual estabelecido. Como se viu, houve um momento, em 1908, em que o novo Intendente Guiraldes tentou descartar o Plano elaborado em 1907, iniciativa frustrada por instâncias diplomáticas superiores<sup>363</sup>. Nesse momento, como ocorreria em São Paulo anos mais tarde, o texto que seria o primeiro informe elaborado por Bouvard foi entregue ao Intendente, mas não foi divulgado<sup>364</sup>. Inversamente ao que se deu em São Paulo, essa operação não passou despercebida. Berjman refere-se ao fato, citando artigo publicado naqueles dias:

Não é estranho que não conheçamos o conteúdo total do que foi entregue, já que assim foi denunciado no ocasião: “O fato mesmo de **ter-se ocultado cuidadosamente o relatório que necessariamente M. Bouvard teve que entregar** (...) relatório no qual obrigatoriamente teve que se expor os fundamentos e o alcance de seus projetos, as razões econômicas, científicas, estéticas e de tráfego às quais seus traçados obedeciam, essa ocultação, dissemos, dá lugar a todo tipo de suposições, e bastaria para demonstrar, até certo ponto, que M. Bouvard não embasou seu trabalho em nenhuma classe de estudos científicos nem estéticos, nem financeiros, senão que simplesmente veio aqui para assinar e dar aparente autoridade à projetos alheios, que seus próprios autores não podiam oferecer, por serem meros aficionados e não perseguir provavelmente, senão fins especulativos.”<sup>365</sup>

<sup>363</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>364</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard — grifo nosso*

<sup>365</sup> Tradução livre da autora. No original: “No es extraño que no conocamos el contenido total de lo entregado, ya que así fue denunciado en su momento: “El hecho mismo de haberse cuidadosamente ocultado el informe que necesariamente debió presentar M. Bouvard (...) informe en el que forzosamente hubo de exponer los fundamentos y el alcance de sus proyectos, las razones económicas, científicas, estéticas y de tráfico a que obedecían sus trazados, esta ocultación decimos, deja lugar a toda clase de suposiciones, y bastaría para demostrar, hasta cierto punto, que M. Bouvard no ha basado su trabajo en ninguna clase de estudios científicos ni estéticos, ni financieros, sino que simplemente ha venido aquí para firmar y dar aparente autoridad á proyectos ajenos, que sus propios autores no podían darles, por ser meros aficionados y no

Presume-se que o Plano de 1907 foi elaborado somente por Joseph-Antoine Bouvard, secundado por seus assistentes, os jovens arquitetos Delattre<sup>366</sup> e Faure-Dujarric<sup>367</sup>. Mas de que obras deveriam se ocupar? Bouvard teria elaborado “alguns planos [...], o primeiro dos quais comporta um conjunto de obras que afetam toda a toda a capital e cuja execução deverá tomar alguns anos”<sup>368</sup>. [FIGURA 2.21].

No entanto, frente à oposição local, o Plano de 1907 foi descontinuado e o *Nuevo Plano* foi elaborado sobre novas bases teóricas, retomando alguns pontos do anterior e ampliando-se a área de intervenção, dessa vez em conjunto com a comissão técnica local liderada por Carlos Maria Morales. O resultado foi o *Informe...* de 1909<sup>369</sup>, publicado em 1910. Arrisca-se a afirmar, portanto, que não foi apenas o plano de 1898-1904 que acabou eclipsado ou “sofreu uma opacidade”, nos termos de Gorelik<sup>370</sup>, mas também o plano elaborado em 1907, pelo desenrolar dos eventos de 1908-1910.

O acordo diplomático que propiciou a ida de Bouvard à Buenos Aires foi tratado por alguns setores da imprensa francesa como resultado de nova “*Entente municipale*”, em que “as visitas de municipalidade a municipalidade continuam”<sup>371</sup>, referindo-se à visita de Alvear ao Conselho

perseguir probablemente sino fines especulativos.” In: *ibid.*, p. 186. Não se teve acesso ao periódico de onde a Berjman extraiu a passagem.

<sup>366</sup> Georges Delattre (1870 - 19??), ingressou na École des Beaux-Arts em 1888 e diplomou-se em 1894. Consta que projetou hotéis, usinas e construções particulares. E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, 1907, p. 234.

<sup>367</sup> Paul-Louis Faure-Dujarric (1875-19??), ingressou na École des Beaux-Arts em 1894 e diplomou-se em 1899, sendo contemporâneo de Tony Garnier. Consta que era ‘Inspecteur de la Ville de Paris’. *Ibid.*, p. 258.

<sup>368</sup> Tradução livre da autora. No original: “des plans [...] le premier de ces plans comporte un ensemble de travaux qui interessent la capitale tout entière et dont l'exécution devra se répartir sur un assez grand nombre d'années.” In: CM-1907-07(1), p. 480.

<sup>369</sup> JJoseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*

<sup>370</sup> Adrián GORELIK, *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*

<sup>371</sup> *Le Temps*, 9.dez.1906,

Municipal de Paris, no final de 1906.

No ano anterior, dentro das premissas da *Entente cordiale*<sup>372</sup>, as municipalidades de Londres e Paris promovem o diálogo favorecendo o contato dos respectivos corpos administrativos através do envio de delegações para os dois lados do Canal da Mancha. E é assim que, em seguida a uma visita de uma delegação parisiense a Londres em 1905, a administração parisiense recebe, com Bouvard à frente, uma delegação do London County Council (LCC) em 1906. Pouco tempo depois, ainda no âmbito da *Entente*, Bouvard projeta e coordena a construção do pavilhão francês para a Exposição Internacional de Londres de 1908, visitando a Inglaterra em outubro de 1907<sup>373</sup>, pouco depois de seu regresso de Buenos Aires.

As circunstâncias em que se deram as negociações entre as Repúblicas Francesa e Argentina visando a preparação das festividades do Centenário Argentino foram comentadas por Novick<sup>374</sup>. No contexto de proximidade entre as duas nações, festejadas em ambos os lados do Atlântico, o novo intendente bonaerense, contou com o suporte do presidente da República para buscar, em Paris, recursos financeiros e técnicos para a consecução da ideia de transformação de Buenos Aires.

Novick afirma que a sugestão da “necessidade e conveniência de apelar aos serviços de Bouvard” partiu de “Henry Turot, um enviado da

Municipalidade de Paris que visitou Buenos Aires em 1906”<sup>375</sup>. Turot promovia a “política francesa de exportações” dos mais variados produtos, entre os quais uma das especialidades vendidas eram exposições. Como se viu, dentro da negociação da *Entente Cordiale*, houve a “venda” de uma exposição comemorativa da amizade entre França e Inglaterra. Turot se deslocava pelo mundo em busca de novos negócios para o governo francês e não seria exagero pensar que deva ter oferecido aos argentinos a ideia de organizar uma exposição em comemoração ao centenário de sua independência, que logo deve ter parecido oportuna e aceita.

A movimentação de Turot é confirmada pelas notícias dos jornais. Dizia o *Figaro*:

A ideia foi adotada e M. Bouvard acaba de receber a lisonjeira proposta de ir em breve estudar em Buenos Aires as transformações que tornarão a cidade mais luxuosa e mais bonita:

Desejamos que uma solução favorável seja dada às negociações em curso, e que a viagem de M. Bouvard tenha o efeito de reassegurar os laços já bem estreitos que unem Buenos Aires e Paris.<sup>376</sup>

O *Le Temps* também apontando Turot como o articulador do encontro entre argentinos e franceses — e cometendo a pequena gafe de confundir Alvear pai e filho — procurou detalhar as tratativas:

Depois de Londres, Buenos Aires. As visitas de municipalidade

<sup>372</sup> “La cordiale entente que Paris fête en ce moment n’est pas seulement le résultat d’un accord entre deux gouvernements, elle est le rapprochement conscient de deux opinions publiques, le concours réfléchi des volontés de deux grandes nations également dévouées à la cause de la civilisation et du progrès humain. C’est la ce qui donne à l’entente cordiale de l’Angleterre et de la France sa signification profonde; c’est par là qu’elle constitue une garantie puissante pour la paix du monde.”, são palavras de Léon Bourgeois, diplomata francês, em 1906, saudando a visita da delegação do London County Council. In: *Le Lord-Maire a Paris*, In: *ibid*.

<sup>373</sup> CM-1907-10-Exposition franco-anglaise de 1908, *La Construction Moderne* 23, n. 3, 1907, p. 36.

<sup>374</sup> Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932*; \_\_\_\_\_, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>375</sup> *Ibid.*, p. 113.

<sup>376</sup> “On sait que notre confrère M. Henri Turot, conseiller municipal, a fait récemment, comme chargé de mission, un voyage au Brésil et en Argentine. Il a eu, à Buenos-Aires, l’occasion de s’entretenir avec les intendents municipaux, et comme ceux-ci lui manifestaient leur intention de transformer la capitale argentine, M. Turot leur suggéra l’idée de prendre les avis éclairés de M. Bouvard, l’éminent directeur du service de l’architecture à la préfecture de la Seine. L’idée fut adoptée et M. Bouvard vient de recevoir l’offre flatteuse d’aller prochainement étudier à Buenos-Aires les transformations que rendraient la ville plus luxueuse et plus belle: Nous souhaitons fort qu’une solution favorable soit, donnée aux négociations en cours, le voyage de M. Bouvard devant avoir certainement pour effet de resserret les liens déjà si étroits qui unissent Buenos-Aires et Paris.” In: *Paris et Buenos-Aires, Le Figaro*, 5.dez.1906, A travers Paris, p. 1.

a municipalidade continuam e a de ontem é particularmente lisonjeira para Paris e seus administradores. No seu gabinete, onde se encontrava consigo M. Bellan, síndico, e os membros do escritório da assembléia, M. Chautard, presidente do conselho municipal, recebeu M. Bosch, ministro da República Argentina, e M. De Alvear, prefeito de Buenos Aires, que lhe foram apresentados por M. Henri Turot. M. Turot, em uma viagem de estudos que fez recentemente ao Brasil e à Argentina teve a ocasião de conversar longamente de questões de administração municipal com os intendentos municipais de Buenos Aires. Esses, que projetam organizar uma exposição e festejar em 1910 o centenário do “pronunciamento” de emancipação sonham ainda transformar sua capital que se desenvolve rapidamente, mas um pouco ao acaso e da fantasia dos construtores. Como, junto a M. Turot, eles falaram de Paris, de seu charme, da magnificência e da acurada ordenação de suas grandes avenidas, o conselheiro de Montmartre lhes assegurou que se lhes parecessem inspirador, a administração parisiense não lhes negaria seus conselhos e mesmo sua ajuda. A ideia foi acolhida com entusiasmo. Ela percorreu um rápido caminho e desde sua chegada à Paris, M. **De Alvear, novamente nomeado prefeito de Buenos Aires**, se pôs em contato com a municipalidade de Paris. Ele se encontrou com M. De Selves, que dá total aprovação ao projeto e **colocou à sua disposição para uma visita à cidade seus engenheiros e seus chefes de serviço**. Em seguida, em companhia de M. Turot e de posse de um despacho aprovativo de M. Montés de Oca, ministro do Interior da República Argentina, ele se encontrou ontem com M. Chautard. Do lado do Conselho, como do lado do prefeito, M. De Alvear teve as mais cordial acolhida. Todos sentem que se esse projeto for realizado, ele repercutirá um pouco mais de glória para Paris, [trazendo] um renome ainda maior ao nome francês. **O prefeito e o presidente têm, além disso, junto a eles o homem certo para a grande tarefa a realizar. É M. Bouvard**, a quem a oferta já foi feita. Bouvard aceitou e irá, dentro de alguns meses, à Buenos Aires, estudar a organização da exposição e a transformação da cidade. **Sua experiência nessa matéria e garantia certa do sucesso da empreitada**. Em alguns dias um banquete ao qual o general Roca, ex-presidente da República e vários membros da colônia argentina em Paris, será oferecido pela municipalidade de Paris à M. De

Alvear. Será festejado o acordo já feito, prelúdio da nova ‘entente municipale’ entre Paris e Buenos Aires.<sup>377</sup>

Assim, as negociações avançaram. Para selar o acordo franco-argentino, conforme noticiado e confirmando o caráter que as conversações adquiriram, foi organizado um banquete no *Hôtel de Ville*, no dia 20 de dezembro de 1906, em que compareceram, além das autoridades visitantes, personalidades da comunidade argentina de Paris. Conseguiu-se acesso à documentação relativa ao evento, na qual consta a lista de convidados do jantar<sup>378</sup>, mostrada nas FIGURAS 2.35 e 2.36, abaixo.

<sup>377</sup> Tradução livre da autora. No original: “Après Londres, Buenos-Aires. Les visites de municipalité à municipalité continuent, et celle d’hier est particulièrement flatteuse pour Paris et ses administrateurs. Dans son cabinet, où se trouvaient avec lui M. Bellan, syndic, et les membres du bureau de l’assemblée, M. Chautard, président du Conseil municipal, a reçu M. Bosch, ministre de la République Argentine, et M. de Alvear, maire de Buenos-Aires, que lui ont été présentés par M. Henri Turot. M. Turot, au cours d’un voyage d’études qu’il fit récemment au Brésil et en Argentine, avait eu l’occasion de s’entretenir longuement de questions d’édilité avec les intendants municipaux de Buenos-Aires. Ceux-ci, qui projettent s’organiser une exposition et de fêter en 1910 le centenaire du prononciamiento [sic] d’émancipation rêvent encore de transformer leur capitale qui se développe rapidement, mais un peu au hasard des circonstances et de la fantaisie des constructeurs. Comme, devant M. Turot, ils parlaient de Paris, de son charme, de la magnificence et de la belle ordonnance de ses grandes voies, le conseiller de Montmartre leur donna l’assurance que’au cas où ils jugeraient bon [?] de s’en inspirer, l’administration parisienne ne leur refuserait pas ses conseils, et même son concours le plus large. L’idée fut accueillie d’enthousiasme. Elle fit un chemin rapide, et dès son arrivée à Paris, M. De Alvear, nouvellement nommé maire de Buenos-Aires, se mit en relations avec la municipalité de Paris. Il vit M. De Selves, qui approuva fort son projet et mit à sa disposition pour une visite de la ville ses ingénieurs et ses chefs de service. Puis, en compagnie de M. Turot et porteur d’une dépêche approbative de M. Montés de Oca, ministre de l’Intérieur de la République Argentine, il s’en alla trouver hier M. Chautard. Du côté du Conseil, comme du côté du préfet, M. De Alvear a trouvé l’accueil le plus cordial. Chacun sent que si ce projet est réalisé, il rejaillira [?] un peu plus de gloire pour Paris, une renommée plus grande encore du nom français. Le préfet et le président ont d’ailleurs près d’eux l’homme tout désigné pour la grandiose besogne à accomplir. C’est M. Bouvard, à qui l’offre en a été faite tout aussitôt. Bouvard a, en principe, accepté, et il ira, dans quelques mois, à Buenos-Aires, étudier à la fois l’organisation de l’exposition et la transformation de la ville. Son expérience en ces matières est un sûr garant de la réussite de l’entreprise. Dans quelques jours, un banquet, auquel on conviera le général Roca, ancien président de la République, et de nombreux membres de la colonie argentine à Paris, sera offert par la municipalité de Paris à M. De Alvear. On y fêtera l’accord déjà fait, prélude de la nouvelle “entente municipale” entre Paris et Buenos-Aires.” In: *Le Temps*, 9 dez. 1906 — grifo nosso

<sup>378</sup> PREFECTURE DE LA SEINE, *Listas de convidados para o jantar oferecido ao representantes da Republica Argentina em 20 de dezembro de 1906*, 1906



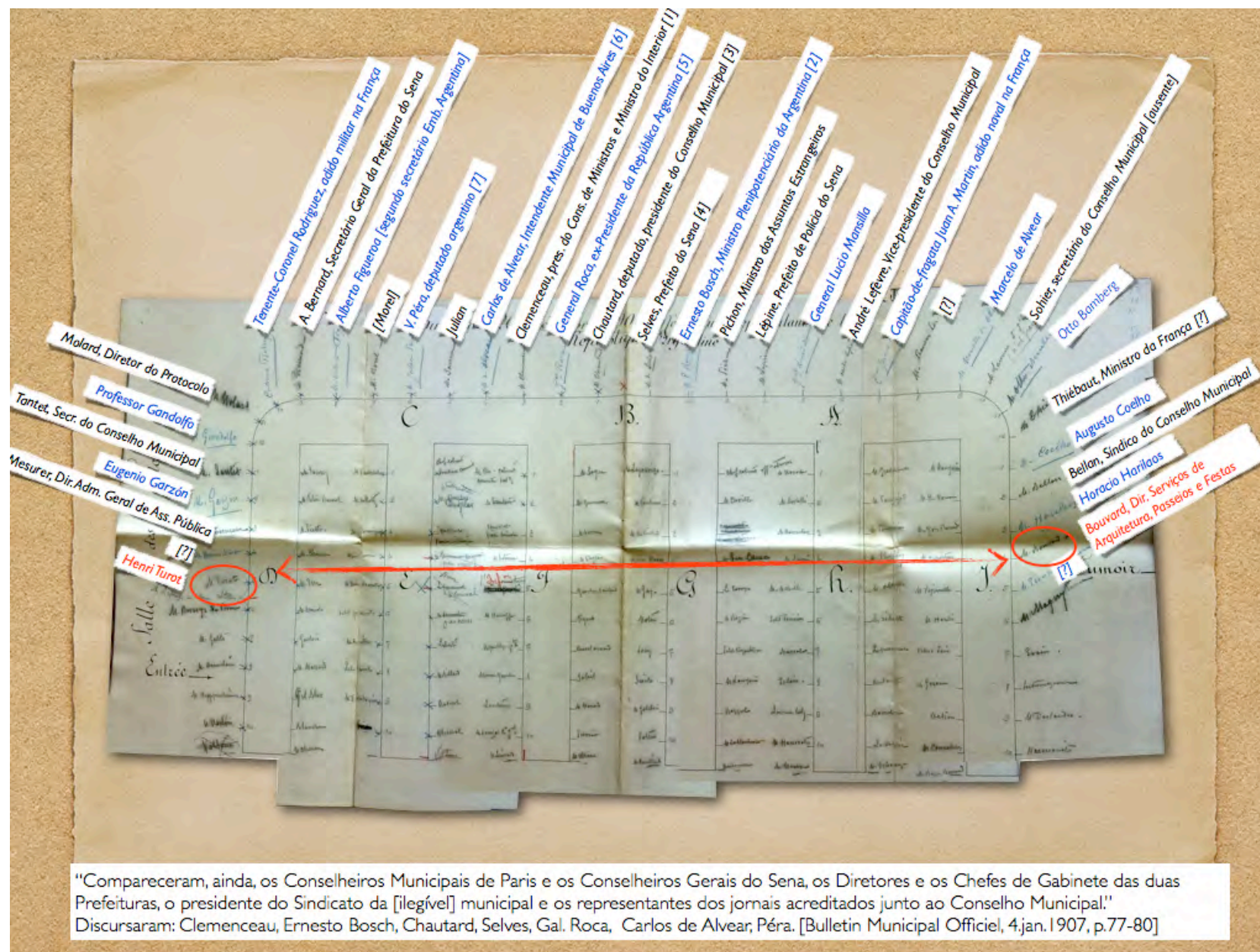


FIGURA 2.36 - Dîner offert aux représentants de la République Argentine, le jeudi 20 Décembre 1906 Jantar do dia 20 de dezembro de 1906. Distribuição dos convidados. Em azul, personalidades argentinas. Os números junto aos nomes indicam a ordem dos discursos proferidos. No destaque em vermelho, à direita, Joseph-Antoine Bouvard e, à esquerda, Henri Turot. Dois assentos à esquerda de Turot, Eugenio Garzon. Três assentos à direita de Bouvard, Augusto Coelho; dois assentos adiante, Otto Bamberg, ambos citados por Novick como empresários com fortes interesses imobiliários em Buenos Aires. Fonte: Archives de Paris. Foto da autora, 2010.

Novick reporta que

o embaixador Bosch aludia às ‘riquezas naturais que precisavam dos capitais franceses para seu desenvolvimento’. Carlos de Alvear — ex-embaixador, futuro Intendente e homem chave dos acordos — declarava-se ‘feliz por haver podido assegurar o concurso de M. Bouvard, o eminente artista’.

Entre as formalidades, os franceses tampouco economizaram em galanterias, e aludiam ao orgulho de ter sido escolhidos para os trabalhos e à sua familiaridade com Alvear. Nesse marco, o ‘*affair*’ estava selado.

Vários dias antes, a Municipalidade parisiense havia arranjado uma licença ao seu Chefe de Trabalhos Públicos, ao mesmo tempo que o governo argentino destinava fundos do empréstimo do Centenário para solver os gastos da Capital.<sup>379</sup>

Apesar da autora referir-se a Carlos de Alvear como “futuro intendente”, na documentação concernente ao banquete, Carlos de Alvear já é apresentado como Intendente de Buenos Aires. Igualmente, verificou-se divergência relativamente à primeira licença concedida a Bouvard. Segundo Novick<sup>380</sup>, ela teria sido acertada previamente ao banquete, mas as datas a que se teve acesso são divergentes. Conforme o que se apurou, a primeira licença de Bouvard, remunerada, foi autorizada muito mais tarde:

Por decisão, na data de hoje, uma licença remunerada de dois meses e meio de 1º de abril a 15 de junho inclusive, para completar uma missão na Republica Argentina é concedida à M. Bouvard, Diretor administrativo dos serviços de Arquitetura

<sup>379</sup> Tradução livre da autora. No original: “El embajador Bosch aludía a “las riquezas naturales que requerían de los capitales franceses para su desarrollo”. Carlos de Alvear – ex embajador, futuro Intendente y hombre clave de los acuerdos – se declaraba “feliz de haber podido asegurar el concurso de M. Bouvard, el eminente artista”. Entre las formalidades, los franceses tampoco ahorran galanterías, y aludían al orgullo de haber sido elegidos para los trabajos y a su familiaridad con Alvear. En ese marco, l’affaire estaba cerrada. Varios días antes, la Municipalidad parisina había acordado una licencia a su Jefe de Trabajos Públicos, en tanto el gobierno argentino destinaba fondos del empréstito del Centenario para solventar los gastos de la Capital.” In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 115.

<sup>380</sup> Ibid.

e de Viação e Plantações. Paris, 19 de março de 1907. O Prefeito do Sena, [assinado] Selves.<sup>381</sup>

E quais teriam sido o escopo de serviços arranjado no acordo? Ao que tudo indica, estavam acertados todos os projetos que mais tarde foram interpretados como projetos autônomos, ligados à iniciativa privada e para os quais a contratação de Bouvard teve caráter privado. Esses projetos seriam somente parcialmente relacionados ao *Nuevo Plano*, quer seja pela presença de Bouvard ou, ainda, pela proximidade com as intervenções e diretrizes do plano. Segundo Novick,

Não são poucas — nem excepcionais — as redes de interesses que estiveram por trás dos projetos. Ao examinar a contratação de Bouvard vimos que, além das estratégias de exportação francesa, consultoras multinacionais organizavam-se em busca de negócios rentáveis de construção nestas latitudes, das quais o francês ocupa, depois de sua estadia argentina, a Direção. Nessa instância, eram Otto Bemberg e Coelho, protegidos por Roca e Carlos de Alvear, os que se associavam a funcionários públicos, personalidades influentes e banqueiros para lograr a gestão dos empréstimos e a direção das obras.<sup>382</sup>

De fato, Bamberg e Coelho estiveram presentes no banquete e, portanto, é lícito pensar que tivessem participado nas negociações do acordo franco-argentino.

<sup>381</sup> Tradução livre da autora. No original: “Par décision, en date de ce jour un congé de deux mois et demi du 1er avril au 15 juin 1907 inclusivement, avec traitement, pour remplir une mission à la République Argentine est accordé à M. Bouvard, Directeur administratif des services d’Architecture et des Promenades et Plantations. Paris, le 19 mar 1907. Le Préfet de la Seine, [assinado] Selves” In: Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, 1998 Annexe 1

<sup>382</sup> Tradução livre da autora. No original: “No son pocas – ni excepcionales – las redes de intereses que estuvieron por detrás de los proyectos. Al examinar la contratación de Bouvard vimos que, además de las estrategias de exportación francesa, se organizaban consultoras multinacionales que buscaban negocios de construcción rentables en estas latitudes, de las cuales el francés ocupa, después de su estadia argentina, la Dirección. En esa instancia, eran Otto Bemberg y Coelho, protegidos por Roca y Carlos de Alvear, los que se asociaban a funcionarios, personalidades influyentes y banqueros para lograr la gestión de los empréstitos y la dirección de las obras.” In: Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, p. 157.

Até este ponto, a presente pesquisa é concordante com a bibliografia argentina consultada. No entanto, há controvérsias que merecem atenção e demandam maior aprofundamento. A seguir, serão citadas algumas fontes e informações que, ainda que incompletas, foram incluídas porque entende-se que o tipo de vinculação contratual de Bouvard com seus comitentes é argumento de fundamental importância na sustentação da hipótese principal desta tese, segundo a qual, Bouvard atua diferentemente em Buenos Aires e São Paulo em virtude da relação estabelecida com uma e outra municipalidades, isto é, no primeiro caso, comporta-se como funcionário público francês enviado em missão especial; no segundo, atua conforme suas próprias convicções, por estar aposentado e, portanto, livre de certas obrigações de conduta, regidas pela ética própria ao cargo que ocupava.

Conseguiu-se acessar algum material original do escritório do Síndico do Sena, M. Bellan, que esteve presente no banquete, ao lado de Otto Bamberg e de Alberto Coelho e que participou ativamente da recepção à delegação argentina. Como se viu na notícia do *Le Temps*, Alvear esteve com o prefeito De Selves, que “disponibilizou seu corpo de engenheiros e chefes de serviço aos visitantes, para uma visita à cidade”<sup>383</sup>. Entre o material acessado, há rascunhos de textos de trabalho, de minutas e da correspondência de Bellan. Além do rascunho do convite ao banquete do dia 20 de dezembro, há também os rascunhos do itinerário da citada visita, que foi agendada para o dia 18 daquele mês.

Os rascunhos são fragmentos de documentos que serão enviados para Alvear e para um dos diretores da Prefeitura do Sena, que recepcionará a comitiva argentina — Bouvard, supõe-se, pelo teor do artigo do *Le Temps*

que afirmava

O prefeito e o presidente têm junto a si o homem designado para a grandiosa missão a ser cumprida. É M. Bouvard.<sup>384</sup>

Há, ainda, rascunhos dos convites para o banquete. Mesmo assim, esses fragmentos são importantes, na falta dos textos finais, porque a partir deles foi possível saber quem recepcionou aos argentinos e, ainda que parcialmente, qual era a pauta das negociações do acordo. No rascunho mostrado na FIGURA 2.37, Bellan provavelmente indica o grupo que fará a visita, elenca os locais a visitar e, dirigindo-se “ao Diretor”, solicita sua colaboração na acolhida do grupo. O Síndico escreve:

Sr. Prefeito de Buenos Ayres e o ministro da Rep. Argentina acompanhados do sr. Chautard Presidente do Conselho Municipal e do sr. Ranson Presidente do Conselho Geral visitarão terça-feira 18 a escola...  
Tenho a honra de lhes pedir em nome do Gabinete do Conselho Municipal de fazer a gentileza de fazer os melhores arranjos... para que essa visita à qual nossos hóspedes têm grande interesse ocorra nas condições mais favoráveis e mais vantajosas...  
Esteja assegurado, sr. diretor, de meus sinceros sentimentos  
Syndico  
Bellan  
...  
Escola Braille Le Mandé  
Casa de Acolhimento Sant’Anna rue...  
Hospital de órfãos rue...<sup>385</sup>

<sup>384</sup> Tradução livre da autora. No original: “Le préfet et le président ont d’ailleurs près d’eux l’homme tout désigné pour la grandiose besogne à accomplir. C’est M. Bouvard.” In: *ibid.*

<sup>385</sup> BELLAN, *Rascunhos sobre o jantar oferecido aos representantes da República Argentina em 20 de dezembro de 1906*, 1906



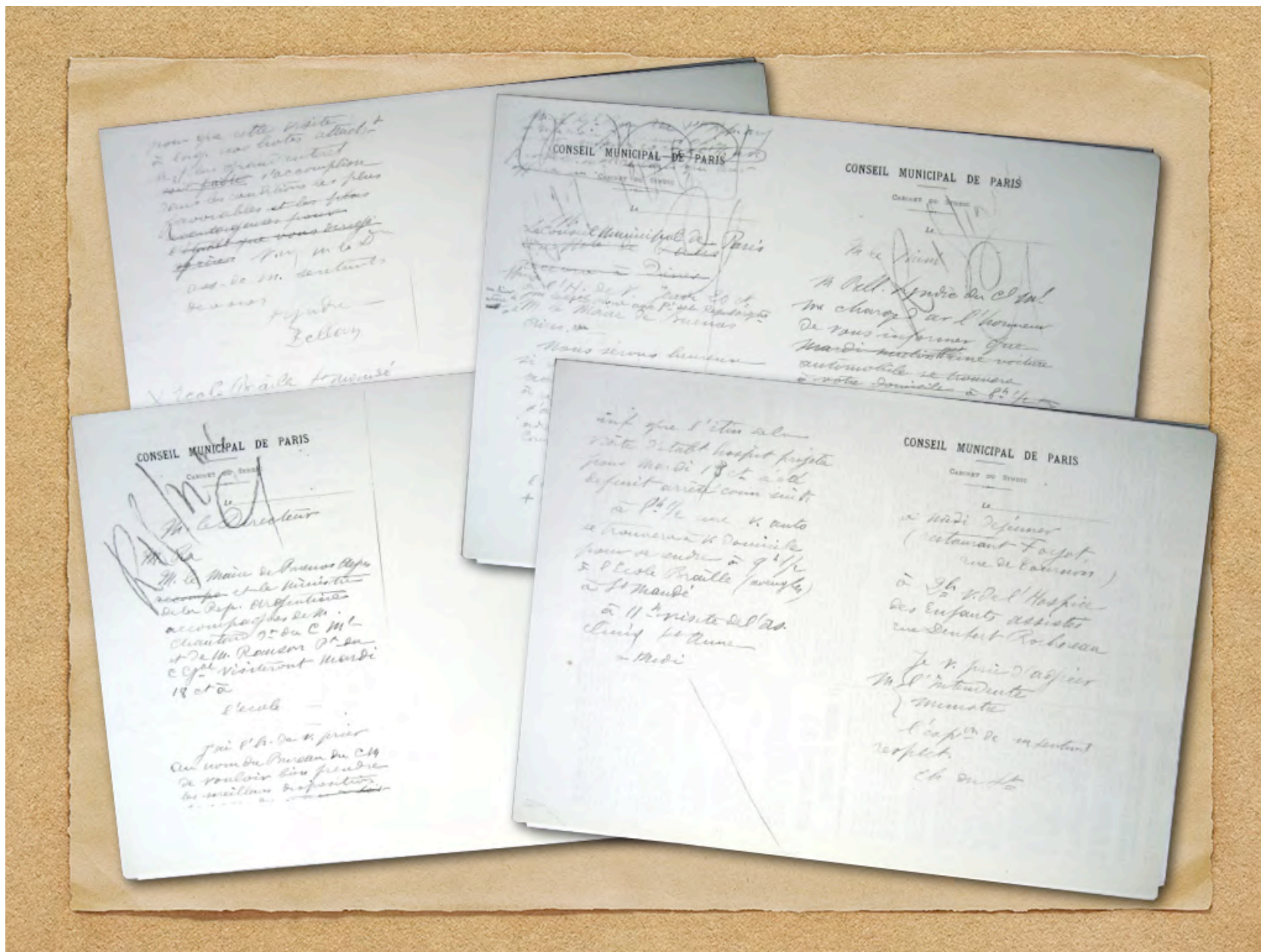


FIGURA 2.37 - Rascunhos do Síndico, M. Bellan, mostrando a programação da recepção à delegação argentina em dezembro de 1906. Fonte: Archives de Paris. Foto da autora, 2010.

A FIGURA 2.37 mostra ainda que Bellan também estava encarregado de organizar os convites ao banquete, assim como de enviar minutas do itinerário a Alvear e seu ministro. Em um dia corrido, visitaram uma escola para cegos, um centro de acolhimento feminino e outro de órfãos.

O Conselho Municipal de Paris oferecerá no Hôtel de Ville quinta-feira 20h um jantar... ao Gal. Roca ex-Presidente da República Argentina e ao sr. Prefeito de Buenos Aires  
Ficaremos honrados que gentilmente aceite participar e para tanto tenho a honra de lhe enviar o convite do Conselho Municipal de Paris.

[Etc]...

Sr. ...

O sr. Bellan Síndico do Conselho Municipal me encarregou de ter a honra de lhe informar que terça-feira 18 pela manhã um carro estará em sua residência às 8:30... a visita planejada aos estabelecimentos municipais encontra-se às 9:30 na Escola Braille ...

O itinerário da manhã consistirá no seguinte:

às 11:00 visita à Casa de Acolhimento Sant'Anna

...

que o itinerário da visita aos estabelecimentos hospitalares planejado para terça-feira 18 foi assim definido:

às 8:30 um carro estará em sua residência para chegar às 9:30 à Escola Braille (cegos)...

às 11:00 visita à Casa de Acolhimento de Sant'Anna

ao meio-dia almoço

[restaurante ...]

às 14:00 visita ao Hospital de órfãos rua...

Peço-lhes que aceitem srs. Intendente /Ministro

[saudação]

Chefe do ...<sup>386</sup>

Em outro rascunho [FIGURA 2.38], Bellan se dirige a Alvear, solicitando-lhe uma posição relativamente ao caso da Exposição do Centenário. Ao que parece, o Síndico tenta agendar uma reunião entre Alvear e a comissão encarregada de organizar as representações francesas em exposições antes da partida do Intendente e, notadamente, introduz a

demanda da Bélgica por auxílio francês para a organização de uma exposição em 1910, aparentemente para forçar o intendente a uma resposta.

Meu caro sr. de Alvear

Há em Paris um comitê especial encarregado de oferecer por nosso... organizar a seção francesa naquelas exposições as quais nosso país participa no estrangeiro.

Este comitê é presidido pelo sr. Dupont Senador e eu sou um de seus vice-presidentes.

O Gabinete deste comitê se reuniu esta manhã em um almoço mensal e eu conversei com meus colegas sobre a bela e importante participação que nós programamos empreender em 1910 na Exposição de Buenos Aires.

Bem, nós sabemos de um pedido da cidade de Bruxelas anunciando uma exposição para o mesmo ano 1910 solicitando o auxílio da França.

Seria importante que a nossa comissão estivesse oficialmente informada do projeto da Cidade de Buenos Aires e que pretendemos nos engajar com vocês na questão.

Eu lhe proponho que antes de sua partida eu o coloque em contato com o Gabinete de nosso Comitê e se lhe convier eu posso agendar uma reunião seja nas condições que determinamos conjuntamente seja em um almoço que talvez seja a melhor maneira ... de evitar um ...

Va.Sa. compreenderá o quão importante é que seus projetos sejam desde já apreciados pelo comitê incumbido de construir o pavilhão da França.<sup>387</sup>

Assim, sabe-se que muito provavelmente, o intendente Carlos de Alvear, acompanhado de um ministro, Ernesto Bosch, único ministro Argentino referenciado no plano do jantar, de M. Chautard, Presidente do Conselho Municipal e de M. Ranson, Presidente do Conselho Geral, visitaram, no dia 18 de dezembro de 1906, quatro instituições voltadas ao cuidado de cegos - a escola Braille; mulheres em situação de abandono - a Casa de Acolhimento de Sant'Anna; e um hospital para crianças órfãs — o Hospital de órfãos. Ao que parece, foram recebidos, nos locais, pelo Diretor Bouvard, a exemplo do que já ocorrera no mesmo ano, quando da visita da

<sup>386</sup> Ibid.

<sup>387</sup> \_\_\_\_\_, *Minuta de correspondência a Carlos de Alvear*, 1906

delegação do London Count Council.

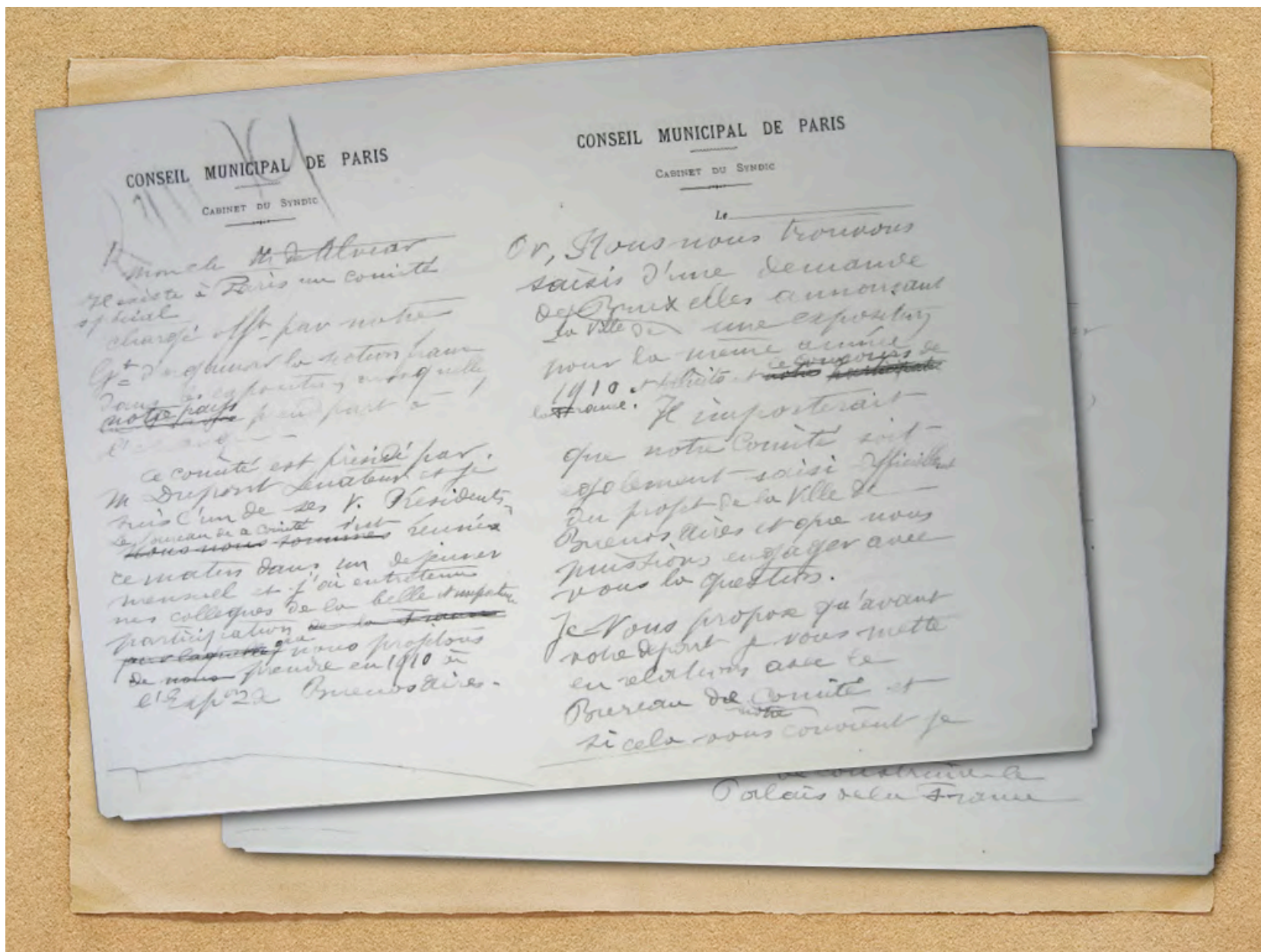


FIGURA 2.38 - Rascunhos do Síndico, M. Bellan, mostrando esboço de correspondência em que tenta agendar encontro entre Alvear e seu ministro e o Comitê que se encarregava da organização das representações francesas em exposições. 1906. Fonte:

Archives de Paris. Foto da autora, 2010.

Finalmente, sabe-se, ainda que parcialmente, das tratativas para a organização da exposição comemorativa do Centenário. Diante disso, pode-se inferir que os demais projetos relacionados ao plano, dos quais já se falou anteriormente, muito provavelmente já estavam acordados desde Paris, à exceção da Quinta Halle, cuja transação entre os proprietários e a municipalidade bonaerense ocorreu nesse mesmo ano<sup>388</sup>.

Com relação às viagens programadas para levar a cabo a elaboração do plano bonaerense, apurou-se que, além da primeira licença que fora remunerada, as demais não o foram. Pode ser um indicativo de que passara a receber diretamente da municipalidade de Buenos Aires e, nesse caso, isso configuraria uma liberalidade em vista de sua posição na hierarquia parisiense e sua idade avançada. Bouvard era, nesse momento, o mais velho funcionário público da administração parisiense.

Em 8 de julho de 1909, Bouvard solicita nova licença, dessa vez não remunerada, por um período de “três meses a partir de 31 de julho” daquele ano, “para que lhe fosse permitido completar a segunda parte de sua missão em Buenos Aires, já postergada por duas vezes”<sup>389</sup>, o que vem a confirmar as assertivas de Novick. Bouvard foi avisado verbalmente da aprovação em 16 de julho e em 19 a licença foi efetivada, sendo oficializada em 26 de julho, para o período de “31 de julho a 31 de outubro de 1909 inclusive”<sup>390</sup>.

<sup>388</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*

<sup>389</sup> Tradução livre da autora. No original: “J’ai l’honneur de vous prier de vouloir bien m’accorder un congé de trois mois, sans traitement, a partir du 31 Juillet, présent mois. Pour me permettre de remplir la 2eme partie de ma mission à Buenos Aires, déjà deux fois ajournée. Veuillez agréer, je vous prie, Monsieur Le Préfet La nouvelle assurance de mon entier devonement. [assinado] Bouvard” In: Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques Annexe 3*

<sup>390</sup> Tradução livre da autora. No original: “Par décision, en date de ce jour un congé du 31 juillet au 31 octobre 1909 inclusivement, sans traitement, pour remplir la 2e partie de la

A 6 de março de 1910, Bouvard solicita uma terceira licença, não remunerada, também por três meses, “à partir de primeiro de abril”, para que pudesse “completar a última parte da missão, que [lhe] foi confiada em Buenos Aires, pelo Governo Argentino de acordo com o Governo Francês e a Municipalidade de Paris”. Observe-se que ele ainda se refere a uma “missão” e que nessa ocasião, ele sugere ao Prefeito do Sena que seja substituído e assim Louis Bonnier será indicado para assumir interinamente sua posição, sendo efetivado quando Bouvard solicita sua aposentadoria, no ano seguinte<sup>391</sup>.

#### 2.4.1.6. EM SÃO PAULO, CONTRATAÇÃO DIFERENCIADA EM RELAÇÃO AOS PRECEDENTES ARGENTINOS

Já se viu que no caso de São Paulo, Bouvard foi convidado a vir à capital paulista por Victor da Silva Freire. Viu-se que muito provavelmente sua vinda estaria programada como uma passagem — quem sabe um ou dois pernoites — entre Belo Horizonte e Curitiba<sup>392</sup>.

A hipótese que se coloca é que, sabendo da passagem de Bouvard por São Paulo, provavelmente Victor da Silva Freire tenha instado o

mission à Buenos Aires est accordé à M. Bouvard, Directeur administratif des services d’Architecture. Paris, le 26 juillet 1909. Le Préfet de la Seine, [assinado] Selves” In: *ibid.* Annexe 4

<sup>391</sup> Tradução livre da autora. No original: “Paris, le 6 mars 1910. A Monsieur Le Préfet de la Seine, Monsieur Le Préfet, J’ai l’honneur de solliciter de votre bienveillance un congé de trois mois, sans traitement, à partir du 1er Avril prochaine, pour me permettre de remplir la dernière partie de la mission, qui m’a été confiée à Buenos Aires, par le Gouvernement Argentin d’accord avec le Gouvernement Français et la Municipalité de Paris.. Je prends la liberté de vous proposer, Monsieur Le Préfet, pour me remplacer.” In: *ibid.* Annexe 5

<sup>392</sup> O engenheiro Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 5.abr.1911, Telegrammas, p. 1. Como Victor da Silva Freire ou Alcântara Machado ficaram sabendo que Joseph-Antoine Bouvard viria a São Paulo é algo que não se conseguiu precisar.

vereador Alcântara Machado a se pronunciar na Câmara e a se mobilizar para que o convite a uma visita mais demorada, em que pudesse ser consultado a respeito dos planos em discussão, fosse efetivado. Como o Capítulo 4 procurará demonstrar, Bouvard acabou aceitando tal convite. Não era de se estranhar que aceitasse, pois que viera ao Brasil justamente prospectar novos negócios, como se discutirá adiante, e não como turista. Originalmente, seu grupo iria do Rio de Janeiro à Minas Gerais, conhecer Belo Horizonte, e de lá à Curitiba, onde Edouard Fontaine de Laveleye tinha negócios. Para tanto, deveriam passar por São Paulo. A partir do convite, foi reprogramada sua viagem: veio primeiramente a São Paulo, onde não se demorou, rumou a Curitiba, voltou a São Paulo, quando pode inteirar-se das pungentes questões que tantos ânimos acirravam e, depois, entregue o plano, foi a Minas Gerais, acompanhado do prefeito e de mais alguns paulistanos<sup>393</sup>, visitar a capital mineira, de que tivera notícias em Paris. De Belo Horizonte, voltou ao Rio de Janeiro, de onde regressou a Paris.

Portanto, sendo um tanto inesperado o convite para trabalhar em São Paulo, obviamente o contrato, cujos termos serão comentados no Capítulo 4, teve caráter privado, sendo firmado entre o próprio arquiteto e a Prefeitura de São Paulo.



Diante das circunstâncias de contratação bonaerense e paulistana, pode-se afirmar que os planos têm diferenças fundamentais e devem ser cotejados com cuidado. Entende-se que a distinção entre os vínculos contratuais é o principal aspecto a se considerar, posto que influem

diretamente no grau de envolvimento do arquiteto com o comitente. Pois não é de se estranhar que tendo seu plano recusado, Bouvard tenha retornado a Buenos Aires ainda duas vezes, enquanto que em São Paulo, embora estivesse em contato direto com o Diretor de Obras e informado a respeito do que ocorria na cidade — pela organização da City of San Paulo Improvements no ano seguinte à aprovação/omissão do Plano — não tenha se manifestado a respeito da omissão de algumas plantas e da substituição de outras, além do abandono de diretrizes que deixara aos cuidados de Victor da Silva Freire? O que poderia explicar tão diferentes atitudes, se não os compromissos assumidos pelas diferentes modalidades de contratação?

Em Buenos Aires, o servidor público de longa carreira foi afrontado pela oposição local, que levou seu plano a ser praticamente engavetado; situação revertida pela intervenção direta da diplomacia francesa que o enviou de volta à Argentina para rever suas propostas, obrigando-o a repensar sua carreira e modo de atuação, aos 70 anos, na iminência da aposentadoria.

Em São Paulo, quem age é o profissional com autonomia, cujos interesses pessoais se mobilizam na prospecção de novos negócios e na obtenção de lucros. O Plano Bouvard para São Paulo, entende-se, não passou, para aquele arquiteto, de uma modo rápido e eficaz de inserir-se no meio profissional brasileiro e, principalmente, no mercado imobiliário, de modo a envolver-se em transações de vulto. Novick afirma, relativamente a experiência bonaerense de Bouvard, que o arquiteto esteve envolvido em uma empresa multinacional, a *Société Franco-Argentine de Travaux Publics*<sup>394</sup>. Esta empresa, ainda segundo a autora, teria conexões no Brasil e

<sup>393</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, 1912

<sup>394</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

seria através dessas conexões que Bouvard teria chegado a atuar em São Paulo. Discordando daquela autora, afirma-se que os encargos que Bouvard consegue em São Paulo pouco ou nada têm a ver com a empresa franco-argentina, embora Bouvard tivesse importantes conexões com o mercado financeiro francês, que possibilitaram sua atuação no Brasil. Estas questões serão abordadas no Capítulo 4, onde serão discutidas as circunstâncias em que foi organizada a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.*, em cujo capital inicial, defende-se, não havia a participação do grupo francês referido por Novick.

## 2.5. OUTROS HORIZONTES: MONTEVIDÉU E SANTIAGO

### 2.5.1. MONTEVIDÉU

Em 1907, o jornal *Le Figaro* publicou a seguinte nota, a respeito de uma eventual contratação de Bouvard:

Montevideo, 30 de março. *M. Bouvard em Montevideo* — Diz-se que M. Williman, presidente da República, solicitou ao prefeito de Montevideú de aqui trazer M. Bouvard. Caso aceite, serão solicitados [a liberação de] créditos aos Deputados para os trabalhos de embelezamento de nossa cidade sob a direção do eminente engenheiro francês.<sup>395</sup>

Um mês depois, o aceite era dado como certo n’*O Estado de S. Paulo*:

O architecto francez Bouvard aceitou a proposta do municipio de Montevideo para apresentar estudos sobre as obras de embellezamento daquela cidade.<sup>396</sup>

Aparentemente, as tratativas não avançaram, pois não se encontrou mais notícias a respeito. No entanto, sabe-se que Bouvard desenvolveu um projeto para a capital uruguaia<sup>397</sup>.

Esse trabalho, na realidade, formalizou-se em convite a Bouvard, em

1911, para participar do Concurso Internacional para el *Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo*<sup>398</sup>.

O Plano Maillart, organizado em 1887, já previa a abertura de duas avenidas convergentes a uma nova praça. “O Consejo General de Obras Publicas envia um relatório ao Poder Ejecutivo favorável ao plano, destacando sua semelhança com as propostas do Barão Haussmann”<sup>399</sup> para Paris. O plano é aprovado dois anos depois, em 1889.

No início de 1911, a construção do Palácio do Governo foi iniciada, em conformidade com o Plano Maillart. No entanto, a localização do edifício foi considerada inapropriada pelo Executivo de então, que suspendeu as obras e propôs o Concurso de Avenidas e para um novo projeto para o Palácio do Governo. As diretrizes do concurso seguiam a “concepção e a qualidade monumentalista haussmanniana”, segundo Baracchini<sup>400</sup>, pois igualmente ao que os autores argentinos observam em Buenos Aires,

a condicionante estratégica militar [haussmanniana] cedeu lugar à estratégia econômica da especulação imobiliária, que a realização dos projetos fazia supor. A criação de grandes vias de circulação, conectando edifícios públicos monumentais, inevitavelmente valoriza as áreas contíguas a essa vias urbanas e aos edifícios governamentais conectados pelas mesmas. Grandes interesses comerciais e imobiliários são mobilizados, ou porque são favorecidos, ou não.<sup>401</sup>

<sup>395</sup> Tradução livre da autora. No original: “Montevideo, 30 mars. M. Bouvard à Montevideo — On dit que M. Williman, président de la Republique, a pressenti le maire de Montevideo pour faire venir ici M. Bouvard. Dans l’affirmative, on demanderait des crédits aux Chambréurs pour procéderr aux travaux d’embellissement de notre ville sous la directions de l’éminent ingénieur français.” In: Dans l’Uruguay, In: Dans l’Uruguay, *Le Figaro*, 31.mar.1907, Amérique latine - Amérique du Sud

<sup>396</sup> Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 6.abr.1907, Notas e informações, p. 1..

<sup>397</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*; Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*; Liliana CARMONA e Maria Julia GOMEZ, *Montevideo. Processo planificador y crecimientos*, 1999; Hugo BARACCHINI e Carlos ALTEZOR, *Historia urbanística de la ciudad de Montevideo: desde sus orígenes coloniales a nuestros días*, 2010

<sup>398</sup> Para mais informações a respeito, consultar Ibid.

<sup>399</sup> Tradução livre da autora. No original: “El Consejo General de Obras Publicas brinda un informe al Poder Ejecutivo favorable ao plan, destacando la semejanza del mismo con las propuestas del Barón Haussmann.” In: *ibid.*, p. 131.

<sup>400</sup> *Ibid.*

<sup>401</sup> Tradução livre da autora. No original: “La condicionante estratégica militar há cedido su passo a la estrategia económica de la especulación inmobiliaria, que la factible realización de los proyectos suponía. La creación de grandes vías de circulación, conectando monumentales edificios públicos, valoriza inevitablemente las zonas contiguas a essas vías urbanas y a los edificios de gobierno que estas vinculan. Grandes intereses comerciales e inmobiliarios son afectados, ya sea porque se encuentran favorecidos, ya sea porque se encuentran marginados.” In: *ibid.*, p. 131.

A respeito do concurso de Montevideu, Berjman<sup>402</sup> informa que o escopo era dividido em duas partes. A primeira previa o projeto e construção do palácio do Governo e a segunda, o traçado geral de avenidas. Ainda segundo a autora, o concurso era aberto a qualquer um que desejasse se inscrever, mas houve um convite formalizado para alguns arquitetos em especial, e nesse grupo estava Bouvard.

Berjman acredita que Bouvard tenha sido convidado por conta do convite realizado em 1907. Os demais convidados eram provenientes da Itália, Alemanha e do próprio Uruguai, completando um grupo de oito convidados, que receberam entre 5000 e 1.500 pesos uruguaios. Bouvard teria recebido 1.500 pesos. O vencedor foi o italiano Augusto Guidini, seguido pelo alemão Joseph Brix, pelo uruguaio Eugenio Baroffio e finalmente o também uruguaio Alfredo Jones Brown<sup>403</sup>.

O projeto de Guidini expunha

um conceito orgânico da cidade [de Montevideu], concebida como uma série de centros de interesse conectados por grandes avenidas. [...] Conceberam-se bairros satélites unidos por um sistema viário claro, conectados às grandes avenidas e aos espaços verdes.<sup>404</sup>

Apesar disso, os mesmos princípios de composição “Beaux-Arts” criticados relativamente ao Plano Bouvard para Buenos Aires são observáveis no Plano de Guidini, como mostra a FIGURA 2.39.

Em seguida ao Concurso, foi formada uma comissão com os três

primeiros colocados, que elaboraram o *Plano Regulador para la ciudad de Montevideo*, aprovado em 1912. Em função disso, houve a “reorganização administrativa do serviço publico da capital, pela qual foi criada a *Sección de Embelecimiento de Pueblos y Ciudades*, subordinada diretamente à Direção de Arquitetura do Ministério de Obras Públicas”<sup>405</sup>, o que parece ser uma constante: também em São Paulo, Buenos Aires e Rosario, os departamentos técnicos municipais, nesse momento, e em variados graus, passam por uma organização para dar suporte às realizações em pauta.

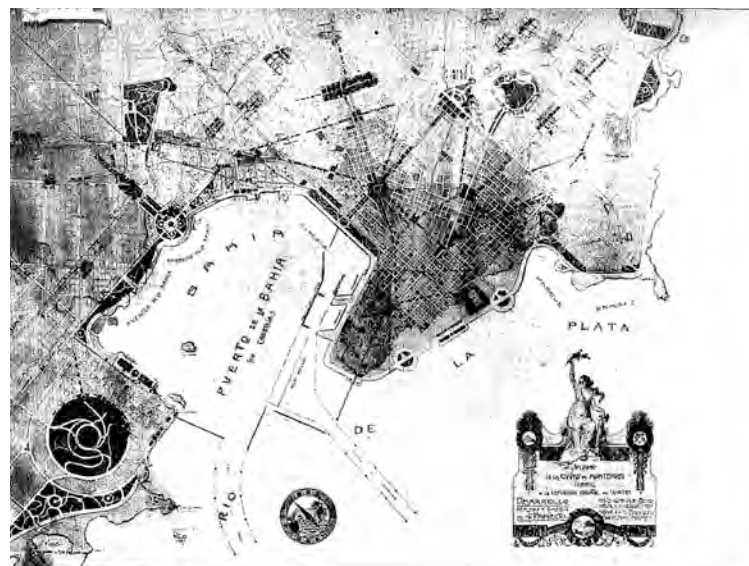


FIGURA 2.39 - Plano vencedor do Concurso Internacional para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo, de autoria do arquiteto Augusto Guidini, 1911. (Fonte: BARACCHINI; ALTEZOR, 2010)

<sup>402</sup> Sonia BERJMAN, *La obra de Joseph Bouvard*, p. 205

<sup>403</sup> Ibid.

<sup>404</sup> Tradução livre da autora. No original: “un concepto orgánico de la ciudad, concebida como una serie de centros de interés conectados por grandes avenidas. [...] Concebió barrios satélites unidos por un sistema vial claro y conectados a las grandes avenidas y los espacios verdes.” Trias, 1969 apud Nelly da CUNHA, *Montevideo ciudad balnearia (1900-1950). El municipio y el fomento del turismo*, 2010, p. 69.. Infelizmente, não se teve acesso ao autor originalmente citado.

<sup>405</sup> Hugo BARACCHINI e Carlos ALTEZOR, *Historia urbanística de la ciudad de Montevideo: desde sus orígenes coloniales a nuestros días*, p. 132.



## 2.5.2. SANTIAGO

Quanto à capital chilena, o que se sabe é que houve um convite, ao qual Bouvard declinou. O próprio arquiteto, em entrevista concedida durante escala no Rio de Janeiro, quando voltava à França, fez menção ao episódio:

De volta de Buenos Aires passaram no Rio o sr. Bouvard e seu secretário. Como o *Sicilia*, no qual se dirigem a Barcelona, devesse sair às 3 horas, limitaram-se a passear no centro da cidade. Um dos nossos redactores viu o grande architecto antes do seu embarque e com elle se entreteve algum tempo. Soube então que elle voltará para o anno, afim de continuar os seus trabalhos de embelezamento de Buenos Aires, lamentando não poder ir ao Chile, de onde recebeu convite identico.<sup>406</sup>

A última menção ao convite foi lembrada em sua apresentação ao público paulistano, em o artigo d'*O Estado de S. Paulo*:

[...] foi elle convidado para a mesma missão que aqui se lhe pretende confiar, pela cidade de Montevidéo. Recebeu identico convite para prestar seus serviços aos chilenos. Era-lhe facilimo acceitar um e outro sem de modo algum prejudicar a commissão de que o incumbira Buenos Aires. Preferiu recusar.<sup>407</sup>



<sup>406</sup> *Correio Paulistano*, 8.jun.1907, p. 2.

<sup>407</sup> O sr. Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 13.abr.1911, p. 3.



## **SEGUNDA PARTE**

### **BOUYARD EM SÃO PAULO**



Na SEGUNDA PARTE a pesquisa volta seu olhar para o Brasil. Passa-se, agora, a examinar o contexto dos chamados Melhoramentos de São Paulo e algumas iniciativas que remontam às últimas décadas do século XIX. O Capítulo 3 procura demonstrar como uma série de elaborações surgidas pelo menos uma década antes da chegada de Bouvard a São Paulo, iniciaram um debate que chegará ao seu auge em 1910, centrado cada vez mais, na área do vale do Anhangabaú. Esse longo debate é a expressão de várias tensões que surgem ou que, existentes, se agravam em função do extraordinário crescimento da cidade de São Paulo naqueles primeiros anos do século XX.

Entram em confronto diariamente, quer nas sessões da Câmara Municipal ou nos jornais, visões distintas de como controlar ou dirigir a expansão urbana; de como organizar a vida cotidiana de uma cidade que não é mais somente um aglomerado urbano, mas caminha rapidamente para abrigar atividades típicas de um centro econômico regional. Durante a pesquisa, pôde-se observar como interagem as esferas pública e privada e, ao mesmo tempo, como se acomodavam os papéis dos diversos órgãos representativos das várias instâncias de governo, ao nível municipal, estadual e federal.

Ao mesmo tempo, questões como demanda habitacional, circulação de bens e pessoas, oferta de serviços se apresentavam com suas urgências. Como se verá, ao contrário do que se observou em Buenos Aires e em contraposição ao discurso que vigora nas diversas instâncias, as propostas e as ações destas decorrentes não possuem um caráter global. Em sua maioria absoluta, tanto propostas quanto projetos provenientes das instâncias da administração pública preveem ações dirigidas à porção central da cidade. Portanto, o Capítulo 3 traz o quadro geral das operações que já vinham

sendo discutidas antes do convite a Bouvard e, principalmente, o acirramento das tensões entre dois grupos cuja disputa, fortemente política, expressa-se nas propostas de ocupação e uso do vale do Anhangabaú.

No Capítulo 4, apresenta-se como se deu a contratação de Joseph-Antoine Bouvard por parte da Prefeitura de São Paulo. Demonstra-se que Bouvard não se deslocou até São Paulo especialmente para atender à solicitação que lhe enviara a Câmara Municipal. Para tanto, retomam-se as versões relativas a sua vinda relatadas pela historiografia, desde Segawa<sup>1</sup>, passando por Toledo<sup>2</sup> e Bacelli, que são os primeiros autores a discutir o Plano Bouvard para São Paulo, pois observou-se que não há consenso entre os autores quanto à sua contratação, argumento que será desenvolvido nesse capítulo.

O objetivo do capítulo é, portanto, mostrar quais foram as circunstâncias que levaram Bouvard a envolver-se nos Melhoramentos de São Paulo pois, tendo sido confirmada a assertiva de Segawa, sua vinda ao país já estava agendada e previa visitas aos estados do Paraná e Minas Gerais, e uma vez que tenha sido convidado e tenha aceitado demorar-se em São Paulo — originalmente simples escala para Curitiba<sup>3</sup> — para contribuir na resolução do impasse quanto à destinação do vale do Anhangabaú, demonstrar como e em que condições elaborou o plano que viria a ser conhecido como Plano Bouvard para São Paulo.

<sup>1</sup> Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século, 1979; 1911: Bouvard en San Pablo, Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA), n. 37/38, 1995; Prelúdio da metrópole, 2000

<sup>2</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, São Paulo: três cidades em um século, 1981

<sup>3</sup> Almanaque Garnier apud Hugo M. SEGAWA, 1911: Bouvard en San Pablo

Procurando por uma aproximação ao que realmente aconteceu — e somente será possível uma aproximação, devido à inexistência de um diário ou outro documento pessoal de Bouvard que dê conta de sua versão ou ainda de documentos de caráter oficial, como ofícios, registros de entrada e saída no país, etc. — resgatar-se-á uma série de notícias veiculadas à época pelas quais é possível rastrear a movimentação de Bouvard e seu grupo<sup>4</sup> naqueles meses de 1911 em que esteve no Brasil. Esse material é composto de notas de correspondentes de jornais brasileiros no estrangeiro, que antecipam mais uma viagem do grande arquiteto francês ao continente sul-americano, dessa vez, ao Brasil; notas sobre a movimentação de passageiros no porto do Rio de Janeiro, bem como dos deslocamentos por trem entre a capital federal e São Paulo. São seções regulares, presentes nos jornais da época, que se prestam principalmente à fazer a crônica social da elite brasileira.

Houve o convite da Câmara Municipal, organizado pelo vereador Alcântara Machado, já citado por outros pesquisadores e a partir de registros nas Atas da Câmara Municipal, recupera-se esse evento, confrontando-o com as notícias veiculadas nos jornais sobre a vinda de Bouvard. É possível, assim, observar o momento em que o arquiteto é envolvido no debate acerca dos Melhoramentos de São Paulo. Nesse momento, as notícias demonstram como a disputa paulistana se estende literalmente até o momento em que se efetivava o convite a Bouvard. Algumas notas n’*O Estado de S. Paulo* mostram a movimentação de profissionais em direção ao Rio de Janeiro buscando um contato com o arquiteto previamente ao contato oficial, aparentemente para buscar seu apoio quanto às diversas propostas para o

Vale do Anhangabaú, o que resultou em mal-estar entre o Diretor de Obras Municipais e Samuel das Neves.

Ainda através de notas publicadas tanto n’*O Estado de S. Paulo* quanto no *Correio Paulistano*, é possível acompanhar a chegada de Bouvard a São Paulo e como é recebido pelo meio profissional e político paulista. São esses dois importantes jornais que trazem a público seus principais interlocutores na cidade. Em paralelo, é possível observar o quanto o convite para a ‘consultoria’ à Prefeitura paulistana aumenta a curiosidade despertada sobre os Melhoramentos de São Paulo na imprensa em geral, mas especialmente na imprensa carioca, como mostram as várias notas retiradas do *Correio da Manhã*<sup>5</sup>.

A historiografia consagrada não é precisa quanto à permanência de Bouvard em São Paulo. Pela crônica dos jornais, é possível verificar com exatidão o período em que permanece em São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte, o que é relevante tanto para resgatar a cronologia da elaboração do plano para São Paulo quanto, como se verá no Capítulo 5, para elucidar a cronologia da criação da Companhia City. Assim, preferiu-se comentar sua estadia nas capitais do Paraná e de Minas Gerais nesse último capítulo.

Ainda a partir da crônica dos periódicos cotidianos, a pesquisa procura demonstrar como Bouvard toma conhecimento da realidade urbana paulistana. No curto intervalo de tempo em que permanece na cidade, percorre grande parte de seu território. Sempre acompanhado de comitivas, contando com a constante presença do Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire e do vereador Silva Telles, além de outros, visita os arrabaldes da cidade. Sozinho, percorre a pé o centro da cidade. Os jornais

4 Joseph-Antoine Bouvard estava acompanhado por Edouard Fontaine de Laveleye, banqueiro belga casado com uma brasileira, D. Amélia Keating, e Henri Turot, conselheiro da municipalidade de Paris

5 *Correio da Manhã*, jornal diário publicado no Rio de Janeiro entre 1901 e 1974. BRASIL (UNIÃO) Hemeroteca Digital Brasileira. Acesso em: 12.abr.2013

mostram como encontra-se com vereadores, deputados estaduais, o governador do Estado e secretário estadual da Agricultura. Visitadas as áreas de intervenção, e feito o reconhecimento inicial do sítio paulistano, Bouvard inicia o processo de elaboração do plano. Para tanto, contará com o auxílio dos profissionais envolvidos no debate dos Melhoramentos, como Victor da Silva Freire, Samuel das Neves e, de forma discreta, Francisco de Paula Ramos de Azevedo. Ainda através dos jornais, sabe-se que a notícia de sua contratação repercute em Paris. O contrato é efetivado nesse momento, conforme apurou-se da consulta ao original depositado no acervo do Arquivo Histórico Municipal. À essa altura, o escopo inicial do convite altera-se e aventa-se a possibilidade da preparação da cidade para o Centenário da Independência, em 1922, um programa que Bouvard conhece como poucos. Isso fica claro quando Bouvard dirige-se ao corpo legislativo municipal, palestra proferida em sessão especial da Câmara.

Em seguida, ainda no Capítulo 4, visando explicitar os procedimentos de projeto adotados por Bouvard, procede-se à análise detalhada do Plano que elabora para São Paulo, apresentando-se considerações sobre o relatório e as plantas que o acompanhavam. Cotejando-os entre si e com os demais planos e propostas locais que o precedem, examinados no Capítulo 3, tal operação visa elucidar aqueles pontos do plano em que Bouvard responde às demandas colocadas pelos protagonistas do impasse quanto aos Melhoramentos de São Paulo, demonstrando sua habilidade em lidar com situações em que estão presentes interesses diversos e às vezes conflitantes. Mas, também, por outro lado, evidenciar outros pontos em que Bouvard avança além da querela entre Victor da Silva Freire e o Conde de Prates, demonstrando sua aguçada percepção das possibilidades que a cidade de São Paulo oferece. Quanto a

isso, abrem-se dois possíveis âmbitos de atuação para o arquiteto: na esfera pública, através do plano que preparava e, na esfera privada, através da constituição da Companhia City, assunto que será desenvolvido no Capítulo 5.

A análise do Plano Bouvard que o Capítulo 4 traz faz-se a partir de material primário encontrado no acervo e biblioteca do Arquivo Histórico Municipal, no acervo de projetos da Biblioteca da FAUUSP e nas bibliotecas da Escola Politécnica, do Instituto de Estudos Brasileiros, além da vasta documentação fotográfica do Museu da Cidade de São Paulo e da Biblioteca Mario de Andrade. Os periódicos consultados constam dos acervos d'*O Estado de S. Paulo* e, no caso do *Correio Paulistano* e *Correio da Manhã*, consultados no acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Também foram utilizadas mapas da cidade de São Paulo dos anos 1905, 1909, 1913, 1914 e 1930, bem como fotografias e postais antigos, muitos dos quais provenientes de coleções particulares.

A análise feita através da confrontação do conjunto de textos e imagens, trouxe revelações importantes e inéditas: previamente à sua chegada a São Paulo, houve uma espécie de preparação da opinião pública a respeito das eventuais novidades que sua contratação poderia trazer, como se observa especialmente em três matérias publicadas n'*O Estado de S. Paulo* — “O grande architecto”<sup>6</sup>, “O sr. Bouvard”<sup>7</sup> e “A cidade Moderna”<sup>8</sup>. Igualmente, o exame do contrato datilografado depositado no acervo do AHM informa que o escopo inicial de trabalho era mais amplo, prevendo um segundo pagamento a ser efetivado após a entrega do detalhamento do plano,

6 O grande architecto..., O Estado de S. Paulo, 18.mar.1911, Notas e informações

7 O sr. Bouvard, O Estado de S. Paulo, 13.abr.1911

8 A CIDADE MODERNA, O Estado de S. Paulo, 14.mai.1911

etapa que deveria ser realizada em Paris. Essa segunda etapa não se realizou e esta pesquisa oferece possíveis explicações para isso, discutidas neste capítulo. Emergiram também algumas divergências entre o Relatório original, manuscrito, e a tradução que foi publicada, assim como possíveis omissões de intenções projetuais de Bouvard que não coincidiam com as expectativas do Diretor de Obras Municipais. Novamente, a pesquisa oferece algumas explicações possíveis, a partir do exame do material produzido por Bouvard e sua confrontação com as estampas do *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*<sup>9</sup> publicado em 1912 e com documentação primária proveniente da Câmara Municipal de São Paulo.

Apesar de extensiva busca realizada, não foi possível localizar parte significativa dos originais preparados durante a estadia de Bouvard em São Paulo, a saber, o conjunto de originais dos desenhos mencionados no Relatório Bouvard. Recorreu-se então às cópias conhecidas, constantes do *Relatório de 1911...*<sup>10</sup>, também publicadas no volume *Melhoramentos da capital 1911-1913*<sup>11</sup>.

Por essa razão, considerou-se adotar a nomenclatura do *Relatório de 1911...*<sup>12</sup>, no qual as plantas são nomeadas como “estampas”. No entanto, observou-se que a ordem de apresentação das estampas não correspondia à ordem em que as plantas eram citadas no Relatório Bouvard e, portanto, não seria suficiente, para evitar confusões, a simples substituição dos termos “planta” por “estampa”. Isto porque as séries são diferentes, ou seja,

cotejadas com o Relatório Bouvard, a série de estampas do *Relatório de 1911...*<sup>13</sup> mostra que neste último são reproduzidas somente algumas das plantas que acompanhavam aquele primeiro. Decidiu-se, então, separá-las em dois grupos. Embora a fonte continuasse sendo o *Relatório de 1911...*<sup>14</sup>, aquelas que faziam parte do conjunto de originais que acompanhavam o Relatório Bouvard, passaram a ser denominadas como “Plantas”. Um segundo grupo, produzido pela Diretoria de Obras Municipais, sob supervisão de Victor da Silva Freire, que acomoda as alterações ocorridas logo em seguida à partida de Bouvard até a publicação do *Relatório de 1911...*, ou seja, entre junho desse mesmo ano e o início de 1912. Estas últimas continuaram a ser denominadas Estampas. A partir disso, pode-se distinguir o que foi produzido por Bouvard ou sob sua supervisão direta e o que foi produzido pela equipe da Diretoria de Obras Municipais, sob supervisão de Victor da Silva Freire. Nesse último conjunto de desenhos aponta-se outra questão subjacente e não explicitada pelo Relatório Bouvard: a acomodação aos objetivos da recém organizada City of San Paulo Improvements, tema que será desenvolvido no Capítulo 5.

Complementando o que se demonstra no Capítulo 3 quanto à autoria de Samuel das Neves relativamente a ideia da implantação dos dois palacetes para o Conde de Prates, o exame do material ora apresentado indica qual foi a operação projetual concebida por Bouvard para que a concepção de Neves pudesse ser realizada. Para tanto, as plantas e estampas referidas acima são cotejadas com material produzido pelo Escritório Técnico Samuel das Neves e pela Diretoria de Obras Municipais depositados no acervo do Arquivo Histórico Municipal (AHM) e outros desenhos constantes do acervo da

9 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat, 1912

10 Ibid.

11 Melhoramentos da capital 1911-1913, 191-

12 \_\_\_\_\_, Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat

13 Ibid.

14 Ibid.



Biblioteca da FAUUSP, bem como com fotografias e postais da época. Tal argumentação procura comprovar mais uma das hipóteses iniciais da pesquisa, segunda a qual Bouvard não se alinha, como a historiografia consagrou, às ideias de Victor da Silva Freire, produzindo somente um “embelezamento” do Plano Freire-Guilhem pois, para alguns autores, Bouvard desempenha o papel de coadjuvante do Diretor de Obras Municipais. Como se verá, Bouvard lança mão de sofisticada solução projetual para validar a proposta de Samuel das Neves quanto à implantação dos palacetes e convence tanto a Câmara quanto o Conde de Prates e o próprio Diretor de Obras Municipais de que aquela ideia é a melhor opção para solucionar o impasse quanto à ocupação do vale do Anhangabaú, sendo essa a verdadeira operação conciliadora na questão dos Melhoramentos de São Paulo. Esta pesquisa defende, portanto, que não se pode mais afirmar que Bouvard, em São Paulo, tenha endossado as ideias de Victor da Silva Freire.





### 3. OS MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO





### 3.1. OS MELHORAMENTOS SE INSINUAM

Neste Terceiro Capítulo apresenta-se o caso paulistano, cujo contexto sócio-cultural e político leva à adoção de referências externas, francesas, para a operação de modernização da “Capital do café”. Resgatam-se algumas experiências anteriores de remodelação e “embelezamento” da cidade. Retrocedendo-se à década de 1870, apresentam-se tais experiências de forma sucinta, posto que o tema já foi explorado por outros pesquisadores.

Assim, não se tratará, no Capítulo 3, da análise aprofundada de tais experiências, sejam elas propostas, planos, projetos ou indicações nas casas legislativas municipal ou estadual. Ora projetos são apresentados, obras iniciadas; ora ocorrem paralisações, posteriormente retomadas; algumas iniciativas são preteridas por outras ou mesmo restam engavetadas. Interessa mostrar como as discussões evoluem, propiciando o surgimento da ideia da intermediação de um *expert* internacional. É importante, portanto, resgatá-las para que se entenda muito da origem dos arranjos urbanos discutidos nos próximos capítulos.

Procura-se trazer, também, algumas das questões relativas às competências das esferas estadual e municipal no período estudado. Bernardini, ao examinar o papel da Secretaria de Agricultura e Obras estadual na construção do estado republicano paulista sublinha o quão pouco tem se considerado tal questão — menos urbanística e mais administrativa, é verdade — nos estudos sobre as transformações das áreas centrais da cidade de São Paulo. Nesse viés, a contribuição de Bernardini é valiosa e, sobretudo, esclarecedora das tensões entre as duas esferas administrativas e suas consequências no construir a cidade, nos primeiros anos da República.

O autor, em sua pesquisa, afirma que:

Mesmo trabalhos que não focalizam a atuação de profissionais específicos e assinalam, por outro lado, um campo de conflito e embates de ideias como os de Campos Neto (1999) e Simões Junior (1990 e 1995) e Nunes (2001), o fazem considerando as intervenções em partes de cidades ou reformas em pequenos trechos. Esta abordagem, [...] quase sempre vinculada ao universo municipal, na esfera da administração pública introduz com timidez as limitações administrativas e financeiras das prefeituras e câmaras municipais paulistas na Primeira República, frente às condicionantes legais impostas pelo projeto federalista. Neste quadro em que as políticas municipais são os limites da intervenção, não se questiona o porquê dessa atuação “limitada” dos profissionais do urbanismo, restritos a reformas de partes ou trechos e a ausência na construção do ideário ou concepção urbanística destes personagens, de planos de conjunto, abrangentes e sistêmicos [...].<sup>15</sup>

Ao final, pergunta se essa “atuação era mesmo corolário do campo disciplinar ou decorria, em algum grau, da associação ou mesmo subverniência [sic] às pujantes práticas imobiliárias do período<sup>16</sup>.” De fato, é de se perguntar a que esfera cabiam certas tarefas na administração e construção da cidade e como se dava essa divisão de papéis entre Estado e Município.

<sup>15</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). 2008, p. 49.

<sup>16</sup> Ibid.

### 3.1.1. O CENTRO DE SÃO PAULO NA ENTRADA DO SÉC. XX

Até meados do século XIX a cidade de São Paulo crescia muito lentamente<sup>17</sup>. O triângulo central encontrava-se consolidado e novas áreas vinham sendo ocupadas para o lado Oeste do córrego do Anhangabaú, assim como na direção Norte, para os lados do Mosteiro da Luz e do rio Tietê<sup>18</sup>. Uma das razões aludidas para que o crescimento da cidade ocorresse nessas direções seria a ocorrência de terrenos mais planos nessas áreas, em contrapartida à imensa área alagável por onde deslizava o rio Tamanduateí, a várzea do Carmo.

Na “Carta da Capital de São Paulo”, do engenheiro militar José J. Ourique, preparada em 1842<sup>19</sup>, pode-se perceber essa aludida tendência da expansão da mancha urbana no sentido Norte e Oeste [FIGURA 3.1]. Nesse momento, a elite começa a deixar o “triângulo”<sup>20</sup> e a instalar-se nos terrenos planos próximos ao Jardim da Luz, então Jardim Botânico da Imperial Cidade de São Paulo, espaço concebido com a finalidade de abrigar um jardim de espécies nativas e exóticas, organizado desde o final do século XVIII<sup>21</sup>.

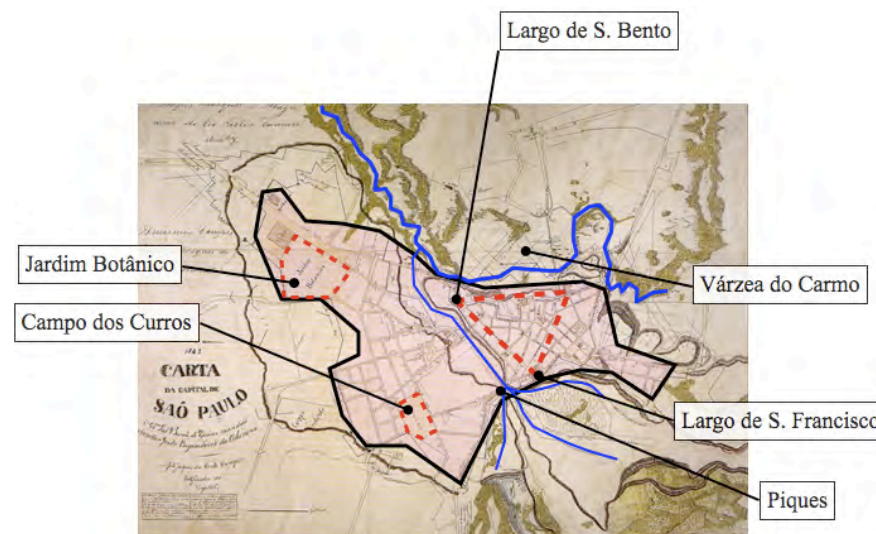


FIGURA 3.1 - A mancha urbana da cidade de São Paulo em 1842 restringia-se à colina histórica e alguns “arrabaldes” em direção ao rio Tietê e além do vale do córrego Anhangabaú. (Base: Carta da Capital de São Paulo, 1842, in CAMPOS JR., 2008)

Quase quarenta anos depois, em 1881, quando a distribuição de água passa a ser pensada de forma organizada e sistemática, a Companhia Cantareira de Águas e Esgotos<sup>22</sup> prepara uma carta [FIGURA 3.2] onde é possível observar que, apesar dos prognósticos anteriores, o vetor de crescimento para a direção Norte acabou por não se consolidar, muito em função da instalação do sistema ferroviário que daria suporte ao escoamento do café, queira pela São Paulo Railway ou pela Estrada de Ferro Central do Brasil, cujo ponto final foi implantado nos arrabaldes do Brás. Isto pode ter sido determinante para a interrupção do crescimento da cidade para o Norte e para a aceleração da ocupação do vetor Oeste, principalmente nas terras que se situavam próximas à linha férrea<sup>23</sup>.

<sup>17</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, São Paulo: três cidades em um século

<sup>18</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, 2004

<sup>19</sup> Eudes de Mello CAMPOS JR., *São Paulo antigo: plantas da cidade*, 2008

<sup>20</sup> O “triângulo” ou “colina histórica” corresponde a área delimitada pelas igrejas de S. Bento, S. Francisco e da Ordem Terceira do Carmo. Pode ter outra conotação, referindo-se à uma área mais restrita dentro desse primeiro, delimitada pelas ruas São Bento, Quinze de Novembro e Direita, que constituía o centro de negócios paulista até meados do século XX.

<sup>21</sup> Hugo M. SEGAWA, *Ao amor do público: jardins no Brasil*, 1996

<sup>22</sup> Ver, quanto à organização da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, Breno Eitel ZYLBERSZTAJN, *Dos cântaros aa Consolação: os caminhos da água na história e na cidade de São Paulo*, 2012

<sup>23</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

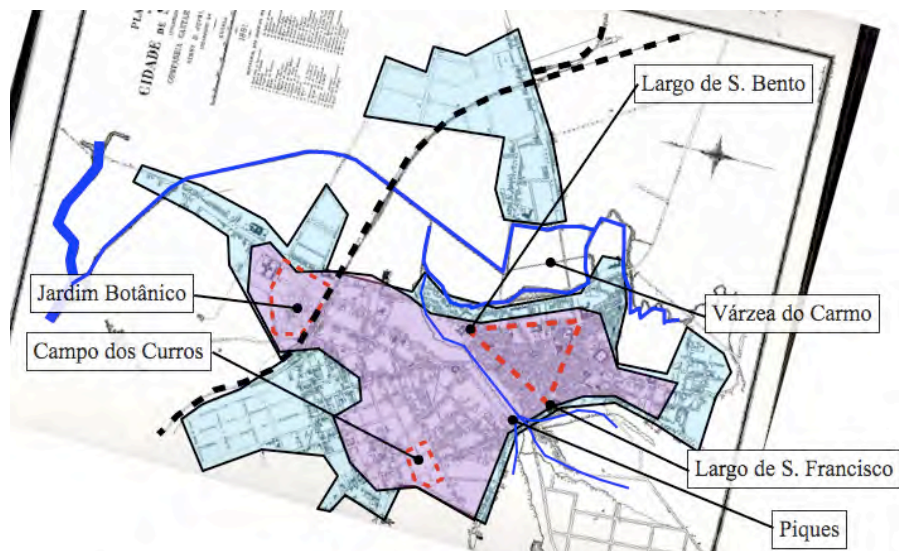


FIGURA 3.2 - Em lilás, a mancha urbana registrada no mapa de 1842. Em azul, as áreas de crescimento até 1881. Em tracejado, o leito da São Paulo Railway e da Estrada de Ferro Central do Brasil, a qual é um fator de aceleração do crescimento da região do Brás. (Base: Planta da Cidade de São Paulo, 1881, in CAMPOS JR., 2008)

Segundo Reis<sup>24</sup>, tal fenômeno, a “inversão do sentido da polarização das estruturas urbanas” não foi uma particularidade da cidade de São Paulo, ocorrendo o mesmo em outras cidades brasileiras como, por exemplo, na capital da República. Segundo esse autor, foram, “em parte, induzidas pela alteração do sistema de transporte externo” — a implantação do sistema ferroviário.

Assim, a valorização dos terrenos localizados ao redor das estações ferroviárias da Luz e do Brás marca o crescimento desses dois bairros, bem como a abertura dos Campos Elíseos, onde a elite paulista preferiu se instalar, abandonando gradativamente as áreas entre a Luz e o rio Tietê. Nesse momento, a área do triângulo original da cidade estava plenamente consolidada, enquanto o “centro novo” começava a adensar-se.

<sup>24</sup> Nestor Goulart REIS Fº, Algumas experiências urbanísticas no início da República, 2003, p. 21-22.

Do lado Leste, as primeiras ações para o tratamento da várzea do Carmo tinham sido empreendidas, como a implementação de canais de drenagem da várzea, visando a aceleração do escoamento das águas das cheias do rio Tamandateí, minimizando os transtornos causados à população da capital nas temporadas de chuva.

Na passagem do século XIX para o XX, a cidade experimenta enorme crescimento. Em apenas 24 anos, a mancha urbana espalha-se pelo vale do Tietê, na direção Leste-Oeste, acompanhando o leito da ferrovia. Também alcança o espigão da avenida Paulista, como é possível observar na Planta Geral da Cidade de São Paulo, mandado elaborar pela Prefeitura Municipal em 1905<sup>25</sup> [FIGURA 3.3].

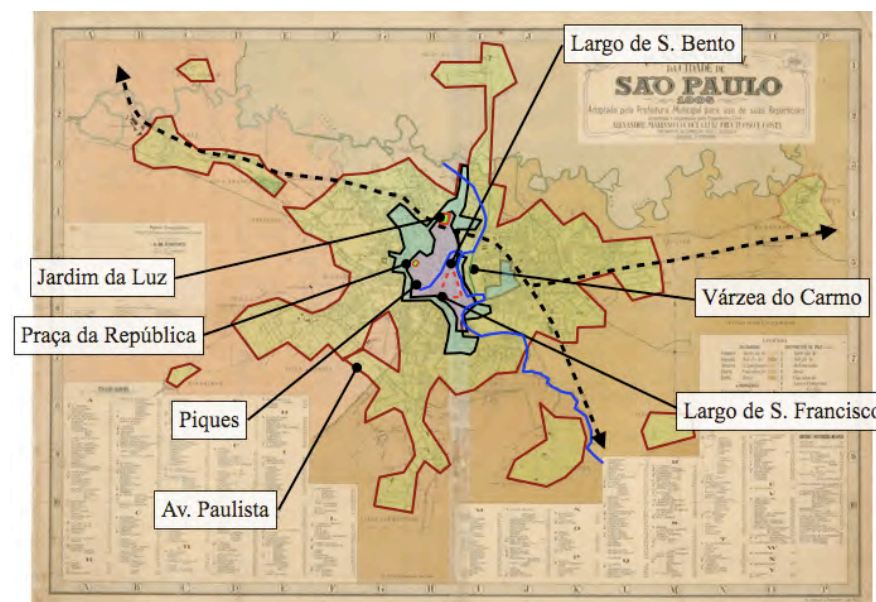


FIGURA 2.3 - Em amarelo, a mancha urbana em 1905, denotando o enorme crescimento da cidade na virada do século. (Fonte: Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905, in CAMPOS JR., 2008)

<sup>25</sup> Alexandre Mariano COCOCI e Luiz Fructuoso e COSTA, *Planta geral da cidade de São Paulo*, 1905

Segundo Glezer,

a população urbana dobrou em cinco anos: em 1890 havia 65 mil habitantes, que passaram a 130 mil em 1895! E em 1900, a cidade contava com 240 mil habitantes — 84,6% de crescimento. Uma explosão demográfica de 269% na década, quase 14% ao ano. [...] Na última década do século [XIX] entraram no estado 700 mil imigrantes, e uma parte deles ficou na área urbana ou para ela retornou.<sup>26</sup>

Veja-se a tabela de crescimento populacional em São Paulo, na virada do século XIX para o século XX:

**TABELA 2.1 - Crescimento populacional da cidade de São Paulo.**

Ano	Habitantes	Aumento %
1890	65.000	-
1895	130.000	100,00%
1900	240.000	84,61%
1905	300.000	25,00%
1910	375.000	25,00%

Fonte: Glezer, 2007

A cidade de taipa descrita por Toledo<sup>27</sup> quase já se extinguiu. As chácaras, pouco a pouco cediam lugar a loteamentos que iam sendo abertos em função da demanda por habitação causada pelo rápido crescimento da população e da aceleração do processo de industrialização. Núcleos mais distantes, como Penha, Lapa, Pinheiros, Santana e Ipiranga tornavam-se cada vez mais próximos, estabelecendo-se como subcentros da metrópole nascente. O antigo Jardim Botânico foi rebatizado como Jardim da Luz, o Campo dos Curros tornou-se a Praça da República. Vários serviços públicos

passam a ser oferecidos: gás, iluminação pública, iluminação elétrica. A água encanada fez desaparecer os antigos chafarizes da cidade<sup>28</sup>, assim como a eletricidade possibilitou a ampliação da interligação dos bairros pelo serviço de bondes elétricos, em substituição àqueles a tração animal<sup>29</sup>.

Em conjunto com a industrialização, com a chegada de imigrantes europeus e pela maior oferta de infraestrutura, ocorre a transformação dos espaços públicos urbanos.

Se desde meados do século XIX, a questão da higiene predomina, a partir da proclamação da República e da difusão dos ideais positivistas, há a necessidade de se reforçar o papel do Estado na vida dos cidadãos. Um dos meios para tanto está na oferta de espaços de representação social adequados à esse novo modelo<sup>30</sup>, bem como na criação de um passado idealizado, que ofuscasse a pobreza e dificuldades dos tempos iniciais:

Recriou-se o passado, transformado em glorioso, para que o presente vivido tivesse significação e para que o futuro pudesse continuar glorioso. [...] Fez-se a continuidade entre bandeirantes e a população coeva; fez-se a continuidade entre as formas de governo, definindo a importância do Estado sobre o indivíduo.<sup>31</sup>

Concomitantemente, um incipiente mercado imobiliário, que já vinha se estruturando desde as primeiras notícias da instalação da ferrovia,

<sup>28</sup> Breno Eitel ZYLBERSZTAJN, Dos cântaros aa Consolação: os caminhos da água na história e na cidade de São Paulo

<sup>29</sup> Karine MURACHKO, O papel do Transporte Coletivo na Expansão e Estruturação Urbana no Município de São Paulo: o corredor de Santos Amaro - 9 de Julho, 2003ibid.

<sup>30</sup> Roseli Maria Martins D'ELBOUX, Uma promenade nos trópicos: os barões do café sob as palmeiras-imperiais, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material* 14, 2006

<sup>31</sup> Raquel GLEZER, As transformações da cidade de São Paulo na virada dos séculos XIX e XX, *Cadernos de História de São Paulo*, n. 3-4, 1994/95, p. 23..

<sup>26</sup> Raquel GLEZER, Chão de terra: e outros ensaios sobre São Paulo, 2007, p. 169.

<sup>27</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, São Paulo: três cidades em um século



consolida-se, criando condições para a prática da especulação imobiliária como forma de capitalizar lucros<sup>32</sup>.

Segundo Rolnik, o estabelecimento da Lei de Terras de 1850 transformaria profundamente, dessa data em diante, o modo como se daria a apropriação de terras no Brasil, o que implicou em “duas mudanças imediatas: a desvinculação do direito de acesso da condição de efetiva ocupação” e, mais importante para esta pesquisa, “a sua monetarização, o que significa que a terra passou a adquirir plenamente o estatuto de mercadoria”<sup>33</sup>.

Desde os primeiros anos do período republicano, a Câmara Municipal debate a necessidade de adequar a área central da cidade à sua nova condição de “metrópole agroexportadora”, centro financeiro da economia cafeeira. Na região da colina histórica, havia problemas de circulação, pois o “triângulo” não comportava mais a nova dinâmica imposta pelo volume do comércio, transações financeiras, deslocamentos de mercadorias e pessoas que afluíam ao centro para as trocas cotidianas. Essa discussão e a já citada ânsia pela inserção no circuito cultural internacional, foi tomada por alguns autores como a origem da idéia da contratação de um especialista estrangeiro para arbitrar os interesses em jogo e decidir pelo melhor para a cidade. Esta pesquisa procura demonstrar que não. A ideia da contratação de um estrangeiro tem origem diversa e isso será discutido ao longo do trabalho. Defende-se a hipótese de que a contratação de Joseph-Antoine Bouvard é o último recurso de Victor da Silva Freire para barrar as

obras de remodelação do centro da cidade já em curso, a partir da iniciativa da Secretaria da Agricultura, amplamente apoiada pelas ações individuais do Conde de Prates.

Quando o vereador Alcântara Machado apresentou sua proposta<sup>34</sup> para a contratação de Joseph Bouvard, fez um discurso na tribuna da Câmara, no qual uma das justificativas dessa ação seria, mais uma vez, a grandiosidade de São Paulo:

Sr. Presidente, venho justificar, em rapidas palavras, o projeto prestigiado pelo apoio de todos os collegas presentes, e que tenho a honra de enviar á mesa.

O problema da transformação de S. Paulo é da maior actualidade.

Deante do progresso fulgurante, que em brevíssimos annos transformou a velha aldeia provinciana em um centro de civilização, de actividade e de cultura, erguendo a nossa capital á categoria de segunda cidade do Brasil e de terceira da America do Sul; — deante da formosa perspectiva que um futuro bem proximo nos promette e assegura, porque o dia está bem perto em que a rede ferroviaria que de S. Paulo se irradia, attingirá a Argentina e o Uruguay, ao sul, e a Bolívia, a oeste, tornando assim nossa vassalla e tributária uma zona immensa e opulenta, e completando a obra histórica das bandeiras de outr’ora; [...] é mais que legitima a preocupação de transformar a nossa «urbs» alargando-lhe o conforto, mandando-lhe as imperfeições, realçando-lhe as bellezas e erguendo-a, enfim, á altura de seus magnificos destinos. [...]

Não se invoque o exemplo do Rio de Janeiro. As situações são completamente díspares. No Rio de Janeiro havia, o que não ha felizmente em S. Paulo, o problema sanitário, o problema da salubridade urbana, a reclamar solução immediata e inadiavel. [...]

Se ha um modelo a seguir, vamos buscal-o em Buenos Aires. Olhemos para a Argentina. [...] o método efficaz com que a municipalidade buenairense encara e resolve questões dessa

32 Elisângela Maria da SILVA, Da indústria e urbanização: o crescimento do espaço urbano a partir da doação de terras, 2009. Ver também Elisângela Maria da SILVA, Práticas de apropriação e produção do espaço em São Paulo: a concessão de terras municipais através das Cartas de Datas (1850-1890), 2012

33 Raquel ROLNIK, *A cidade e a lei*, 1997, p. 23.

34 O Requerimento n.10, de 1911, foi à mesa, lido, posto em discussão e aprovado, sem debate, na 9ª Sessão ordinária, de 17 de março de 1911. SÃO PAULO (MUNICÍPIO), 9ª. SESSÃO ordinária em 17 de março, 1911

ordem. [...] Que fizeram os argentinos? Invocaram o concurso de uma notabilidade mundial, o sr. Bouvard.<sup>35</sup>

Assim teria surgido o convite ao arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard, que, segundo alguns autores<sup>36</sup>, foi contratado por encontrar-se a caminho de Buenos Aires, o que seria um facilitador para o erário paulistano, além, é claro, de sua ilibada reputação. O autor da ideia teria sido o próprio vereador Alcântara Machado, segundo declarou Victor da Silva Freire em artigo produzido em 1942<sup>37</sup>:

Há, no entanto, outra versão para a mesma questão. Bouvard teria vindo a São Paulo, acompanhando o banqueiro belga Edouard Fontaine de Laveleye<sup>38</sup>, que estaria interessado em investir no mercado imobiliário paulistano, adquirindo grandes glebas para posterior loteamento e venda<sup>39</sup>. É de se supor que Laveleye tivesse reais interesses porque sabia das taxas de crescimento paulistanas, já que era casado com uma brasileira e frequentemente deslocava-se ao Brasil. Bouvard seria o seu consultor, para o que teria recebido considerável remuneração<sup>40</sup>. Assim, visando interesses pessoais, Fontaine de Laveleye teria promovido a aproximação entre o arquiteto francês e o Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, envolvido no debate acerca dos Melhoramentos de São Paulo<sup>41</sup>. Essa

hipótese é questionada, em face dos desdobramentos da presente pesquisa, como se procurará demonstrar.

Por outro lado, as operações previstas para tais melhoramentos, no que tange a área do vale, estariam atendendo principalmente aos interesses do Conde de Prates, maior proprietário de lotes da área em questão, o qual, naturalmente, defendia a ocupação de suas terras com a construção de imóveis, como se pode ver na seguinte passagem, registrada no Livro dos Annaes da Camara Municipal de S. Paulo de 1911:

Em 15 de abril de 1910, o sr. Conde de Prates offereceu á Camara a cessão gratuita do terreno situado em baixo do Viaducto do Chá, para abertura de uma rua em prolongamento da rua Anhangabahú até o largo da Memória, sob a condição de dar-se á futura via publica o nome de Brigadeiro Xavier e de obrigar-se a Camara, não só a isentar o proprietário do terreno das despesas com a parte do calçamento, mas também a aterrar 20 metros de cada lado da projectada avenida, afim de ficarem os terrenos marginaes aptos a receber edificação. Os novos melhoramentos, em via de execução no valle do Anhangabahú, inutilizaram o offerecimento do sr. Conde de Prates. Eis porque a Comissão de Justiça propõe á Camara, o archivamento dos papeis referentes ao assumpto.<sup>42</sup>

A ação de Bouvard em São Paulo dá-se em dois âmbitos. De um lado, na esfera pública, atua na resolução da questão da ocupação da área do vale do Anhangabaú, propondo solução conciliadora que contempla os diversos interesses em jogo. Propõe também uma série de melhorias interligadas e mais abrangentes: Parque da Várzea do Carmo, Parque Trianon — uma versão prévia à implantada<sup>43</sup> —, Centro Cívico, contemplando a implantação do Paço Municipal e da definição da localização da nova catedral, abertura de avenidas, melhoria da circulação,

<sup>35</sup> Ibid.

<sup>36</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, São Paulo: três cidades em um século; Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, 2002

<sup>37</sup> Victor da Silva FREIRE, Urbanismo, *Revista de Engenharia*, 1942, p. 76-80.

<sup>38</sup> Edouard Fontaine de Laveleye (Bruxelas, 18??-Rio de Janeiro, 1934), foi casado com Amália Keating, paranaense, irmã de João Keating, lente do Ginásio de Campinas. Teve participação acionária em diversas companhias e possuiu, ao que parece, um banco.

<sup>39</sup> Hugo M. SEGAWA, 1911: Bouvard en San Pablo.

<sup>40</sup> Consta que o valor pago a Bouvard chegou a 100.000 francos. Cf. Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, 1933. À época, esse valor corresponderia a 60:000\$000; atualmente, a aproximadamente R\$1.800.000,00, conforme *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>41</sup> \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*

<sup>42</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), 19a. SESSÃO ordinária em 26 de maio, 1911, p. 248.

<sup>43</sup> Autoria atribuída, não confirmada.

além de um terceiro parque, entre o Bom Retiro e a Ponte Grande, o Parque Floresta<sup>44</sup>.

De outro lado, na esfera privada, presta assessoria a Laveye, através da escolha de terras e negociação com proprietários, resultando na aquisição de mais de 12.000.000m<sup>2</sup> de terrenos, o que totalizava um terço da área urbanizada da cidade à época<sup>45</sup>, conforme pode-se observar na FIGURA 3.4. Através da proposta de Bouvard o centro da cidade transforma-se profundamente.

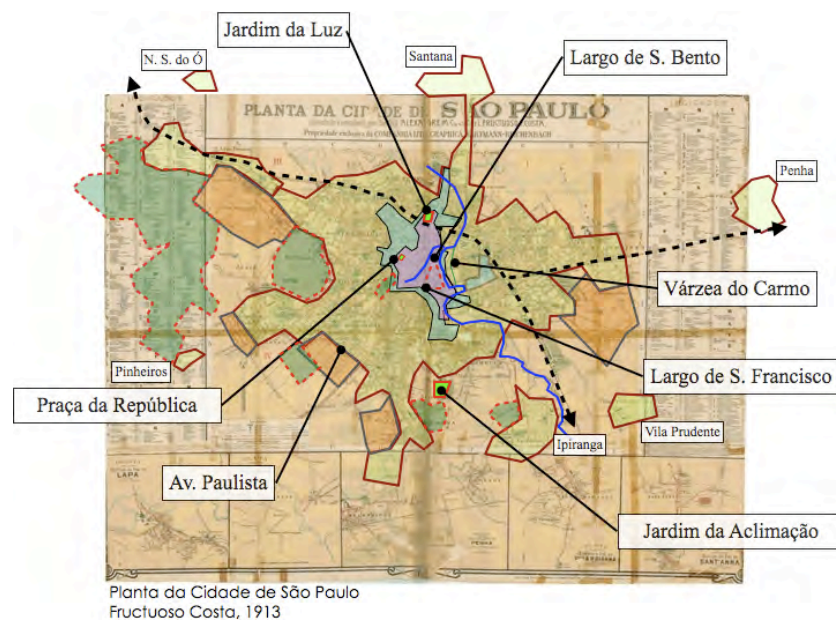


FIGURA 3.4 - Em amarelo, a mancha urbana em 1905; em verde, a área adquirida pela City of San Paulo Improvements em 1911, a partir de informações constantes em Barreto, 1933<sup>46</sup>. (Base: Planta da cidade de São Paulo, 1913, Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo)

<sup>44</sup> Rosa Grena KLIASS, Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade, 1993

<sup>45</sup> Ronei BACELLI, A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940., 1982; Plínio BARRETO, Uma temerária aventura forense

<sup>46</sup> Ibid.

Finalmente o processo iniciado com a instalação do viaduto do Chá em 1892, visando a articulação das áreas do “centro novo” e do “centro velho” pôde efetivar-se plenamente, conformando um tecido único, fazendo desaparecer os dois grandes vazios<sup>47</sup> que circundavam a colina histórica [FIGURA 3.5], o vale do Anhangabaú, na vertente Oeste, e a várzea do Carmo, na vertente Leste.

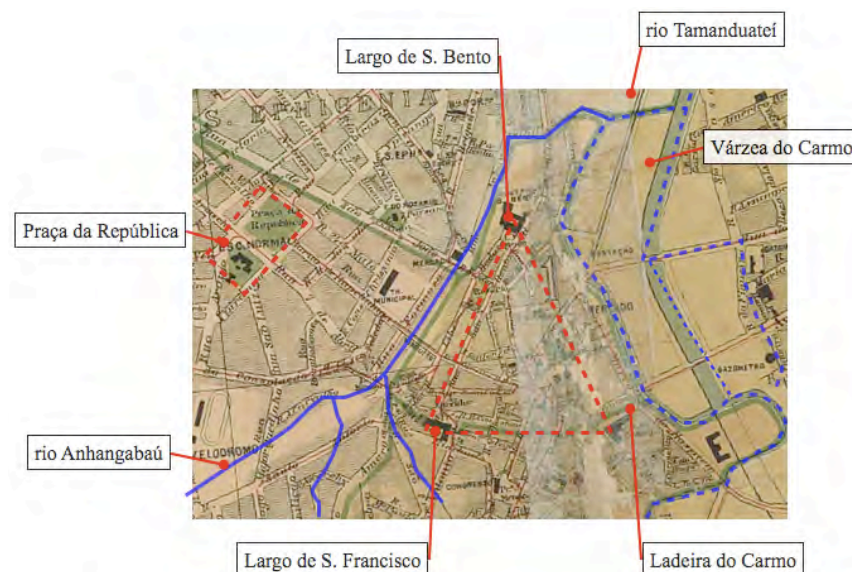


FIGURA 3.5 - O triângulo histórico circundado pelo vale do Anhangabaú, à esquerda, e a várzea do Carmo, à direita. (Base: Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905, CAMPOS JR., 2008)

É curioso observar que o Anhangabaú, não sendo um rio caudaloso como o Tamanduateí, não foi considerado como um corpo hídrico que merecesse ser preservado e desde as primeiras vezes que se cogitou sua retificação, por volta de 1892, esta foi pensada em termos de uma galeria, ao

<sup>47</sup> Não se confunde, aqui, o termo ‘vazio’ com ‘área não ocupada’. o que se quer afirmar é que mesmo com a implantação dos parques — áreas livres urbanas — pode-se estabelecer um ‘continuum’ entre o triângulo e as áreas a Leste e Oeste.

invés de um canal<sup>48</sup> aberto. Uma hipótese para essa orientação seria o péssimo aspecto do ribeirão devido à relação entre resíduos sólidos depositados em seu leito e o pequeno volume d'água de que dispunha. Evidentemente, sendo um ribeirão e recebendo toda sorte de dejetos do centro da cidade, além dos provenientes do matadouro instalado à montante, no Bexiga, seu estado não deveria ser dos melhores.

Enfim, São Paulo poderia equiparar-se às principais capitais européias, sendo Paris o paradigma de toda essa transformação. Isso fica evidente quando se comparam imagens das duas cidades à época [FIGURAS 3.6 e 3.7].

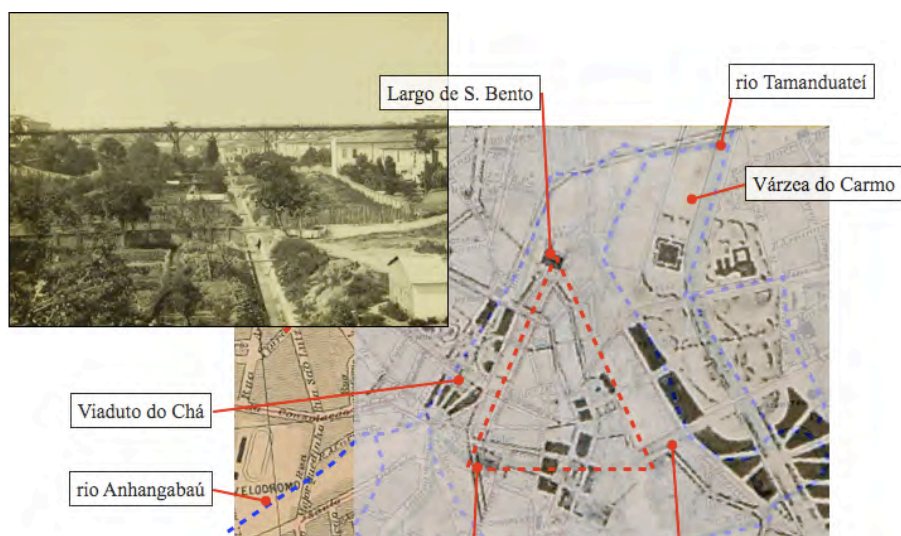


FIGURA 3.6 - No alto, aspecto do vale do Anhangabaú no início do século XX, com o primeiro Viaduto do Chá, construído por Jules Martin, ao fundo (Fonte: Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916), 1916, Acervo BMA). Em tracejado vermelho, o triângulo histórico e, sobreposto ao mapa da região de 1905, os parques propostos pelo Plano Bouvard de 1911, além do Centro Cívico junto à Sé. (Base: Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905, CAMPOS JR., 2008)

48 Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. p. 274.

Como observou Jorge Americano em suas memórias, o Teatro Municipal de São Paulo foi concebido como uma espécie de cópia reduzida da Ópera de Paris, de Charles Garnier<sup>49</sup> [FIGURA 3.8].

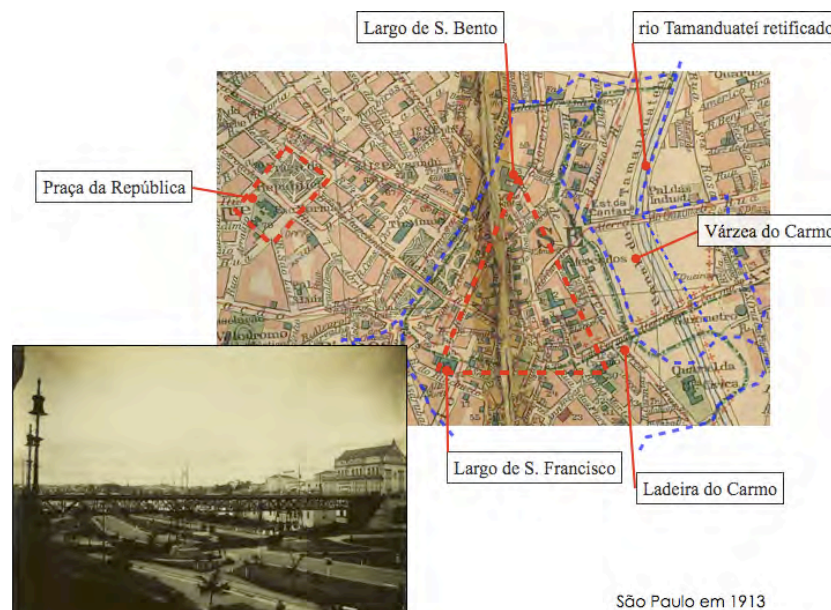


FIGURA 3.7 - À esquerda, o aspecto do vale do Anhangabaú após a implantação do parque idealizado por Bouvard. Acima, em planta de 1913, o Parque do Anhangabaú já totalmente implantado e a Várzea do Carmo em transformação, com as obras de retificação do rio Tamanduateí bem adiantadas e em processo de ocupação. (Fonte: Planta da Cidade de São Paulo, 1913 e Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916), 1916, Acervo BMA)

Os dois blocos propostos para ficarem incrustados no Parque do Anhangabaú, em posição proeminente em relação à massa edificada preexistente referenciam-se, quanto ao gabarito principalmente, nos edifícios parisienses criados durante a reforma de Haussmann, os quais deveriam atender a vários requisitos quanto ao seu gabarito e fachadas<sup>50</sup>.

49 Jorge AMERICANO, *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*, 2004

50 A esse respeito e suas consequências nas cidades brasileiras, ver José Geraldo SIMÕES JR., *O ideário haussmanniano e sua difusão no Brasil: os projetos urbanos para as capitais brasileiras no início da República*, XIII Encontro Nacional da Anpur, 2009



O Teatro Municipal



Os Palacetes Prates



A Ópera de Paris

FIGURA 3.8 - As referências parisienses para S. Paulo: a Ópera de Garnier e os edifícios concebidos por Hittorf. “O teatro Municipal de São Paulo ‘lembrava a Ópera de Paris’. São Paulo era a ‘Capital artística do Brasil’”. Fonte: Cartões-postais. Acervo da autora

No caso paulistano, os palacetes Prates, como ficaram conhecidos, têm ainda, quanto ao seu aspecto formal, outra influência, de gosto italianizado, que pode ser notada na inserção de *loggias* nas fachadas que voltam-se para o parque. Certamente, um recurso pensado por Giacomo Carberi, arquiteto pertencente aos quadros do Escritório Técnico Samuel das Neves<sup>51</sup>, para valorizá-los ainda mais. O diferencial a favor da capital paulista fica por conta do parque projetado por Bouvard, que emoldura todo o conjunto, além do caráter “pitoresco” do sítio paulistano, em função da sua topografia ondulada, denotando a cuidadosa e sensível leitura que Bouvard fez de sua morfologia.

Para uma ideia do que representaram tais alterações na cidade, veja-se o que Jorge Americano registrou em suas memórias:

Em tempos muito antigos, quando a cidade se limitava praticamente pelas Igrejas do Carmo, Sé, São Francisco e São Bento, havia, à margem direita do Anhangabaú, onde até hoje está a entrada do Viaduto, na Praça do Patriarca, a casa do Alferes Santos, que depois foi o Barão de Itapetininga. Por trás da casa, no vale do Anhangabaú, era a chácara, cortada pelo córrego, e subia, pela margem esquerda, o Morro do Chá [FIGURA 3.9]. No lugar do Hotel Esplanada, do Teatro Municipal, da Casa Anglo-Brasileira e da Light & Power Co.

Existia ali, ou existira, uma plantação de chá.[...]

No lugar do teatro Municipal, ficava um retângulo fechado por muros, a ‘Chácara Rodovalho’. Pertencia ao velho Rodovalho, concessionário dos enterros em São Paulo. [...]

A chácara foi desapropriada para nela construir-se o Teatro Municipal, inaugurado em 1911. O arquiteto foi o engenheiro Domicio [sic] Rossi.[...]

[Para a noite de inauguração], tínhamos encomendado o ‘landau’ para as oito e meia. Às oito estava parado na nossa porta. [...] Quando fomos entrando pela Rua Barão de Itapetininga, tudo parou. Os carros chegavam ao Municipal por todas as direções. Vinham pelo viaduto do Chá, pela Rua Conselheiro Crispiniano, direção do Largo do Paissandu, pela Rua 24 de Maio. Grande parte pela Rua Barão de Itapetininga. Muitos entravam pela Rua Conselheiro Crispiniano, do lado da Rua 7 de Abril. Finalmente, os que entravam pela Rua Xavier de Toledo. Uns cem automóveis, e tudo mais eram carros puxados por cavalos (landôs, vitórias, caleças).

Como o cocheiro veio mais cedo e disse que ‘a coisa estava ruim para ir até lá’, nós nos apressamos para chegar antes da hora marcada, 8 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>. Atingimos a Praça da República às 8:30 e o Municipal às 10:15, no começo do segundo ato. Mas ninguém teve a iniciativa de descer e seguir a pé. Seria escandaloso.

No segundo intervalo, passeava-se no ‘foyer’. [...] Tudo como em Londres ou Paris, vejam-se os quadros de Renoir, do fim do século.

Na saída, foi o mesmo entulho. Era feio sair à rua e procurar o carro. Ele tinha que chegar, sem erro de um metro, ao ponto onde estávamos. Acontecia, entretanto, que no amontoado das portas laterais do teatro nem todos estavam na ordem em que chegavam os carros. Vistos pelo cocheiro, iam varando e

51 Reginald LLOYD, et al., Impressões do Brazil no século vinte, 1913

pedindo licença. Quando não viam ou não eram vistos, o carro passava, voltava, e aparecia uma hora depois. Chegavam em casa ali pelas duas e meia ou três da madrugada. Foi o primeiro problema de trânsito que São Paulo teve.<sup>52</sup>

No trecho acima, alusivo ao evento da inauguração do Teatro Municipal, o autor refere-se a diversos pontos de convívio dos paulistanos. Seu texto evidencia a separação do antigo e do velho centro bem como problemas de circulação viária. Curioso é que, testemunha da mudança no coração da cidade, não faça referência ao Parque Anhangabaú em seu livro. As atenções voltavam-se para o Teatro Municipal. Para Americano, o parque, talvez, constituísse apenas uma moldura ao grande edifício que emulava a ópera parisiense. Evidentemente, são as memórias do autor, uma seleção pessoal de fatos e lugares da cidade que marcaram sua vida, desinteressado de qualquer rigor científico.

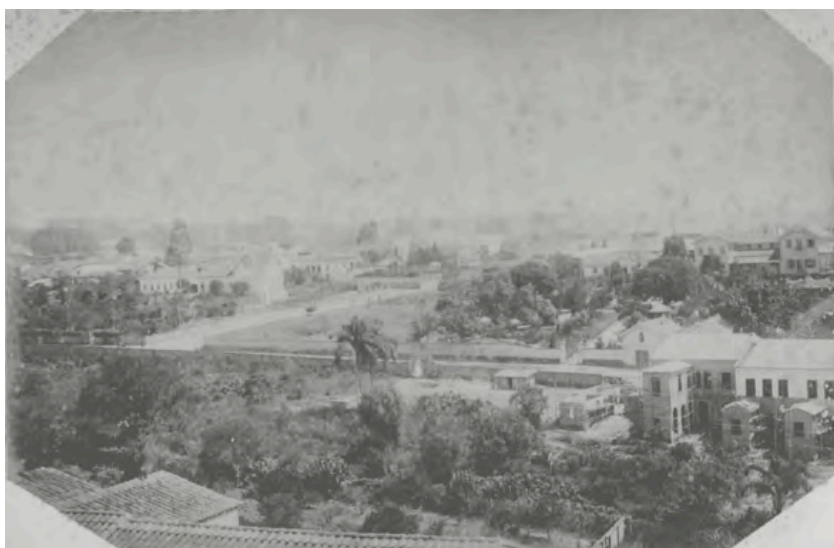


FIGURA 3.9 - O morro do Chá. (Fonte: Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916), 1916, Acervo BMA)

O conjunto Teatro Municipal-Anhangabaú, depois de implantado e consolidado o parque em 1918<sup>53</sup>, constituía-se no “principal cartão-postal paulistano<sup>54</sup>”. Na esplanada do Teatro, dois caminhos principais descrevem um arco que, em perspectiva – a esplanada é sempre vista em perspectiva, pois foi concebida para explorar o desnível do terreno – abraçam o Teatro e reforçam sua imponência. Não por acaso, onde o arco acima descrito tangencia a rua Formosa, na entrada do jardim do teatro, implantou-se no piso, em mosaico português, um dos símbolos da República, grande estrela com globo e a faixa branca, lembrando o pavilhão brasileiro [FIGURA 3.10]. Está lá até hoje, como se observa na FIGURA 3.11.



FIGURA 3.10 - Obras do Anhangabaú. Detalhe. Em destaque pela linha pontilhada, a estrela na entrada do jardim do Teatro. Observar as muretas que fechavam o jardim e depois foram suprimidas para integrá-lo ao parque. À esquerda, uma das últimas casas a demolir na rua Formosa. Anônimo, c.1912. Fotografia, P&B. (Fonte: **Melhoramentos da capital 1911-1913**, 191-)

<sup>53</sup> As obras iniciaram-se em 1915 e o parque foi entregue em 1918. Cf. Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo* Segundo notícia no *Correio Paulistano*, o parque foi entregue ao trânsito de veículos em 1918. Cf. O Parque Anhangabahu. Abertura ao trânsito de veículos - Regulamentação da velocidade, *Correio Paulistano*, 8.fev.1918, p. 3.

<sup>54</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*

<sup>52</sup> Jorge AMERICANO, *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*, p. 283-284.



FIGURA 3.11 - Praça Ramos de Azevedo. Estrela como símbolo da República. Foto: J.R. D'Elboux, 2014

Ao longo desse arco foram plantadas palmeiras-imperiais, reforçando ainda mais a configuração “em anfiteatro” e o efeito perspético. Durante o século XIX, essa espécie de palmeira foi muito utilizada como símbolo de poder e classe, distinção e proximidade ao Imperador, ao reportar-se, sempre, à imagem das aléias plantadas no Jardim Botânico do Rio de Janeiro<sup>55</sup>.

A força dramática da espécie chegou a São Paulo e serviu aos ideais da nascente República. “A construção da imagem de Nação era, ao mesmo tempo, uma necessidade do Brasil no novo mundo liberal e uma forma de tecer renovação e permanência da estrutura sócio-econômica vigente”<sup>56</sup>. Afinal, era a mesma oligarquia rural que sustentara o Império que se fazia representar no novo regime.

São Paulo acordava da sonolência colonial e era preciso que a pujança e a força da economia e do poder político se fizessem presentes na estrutura física da cidade.

Não haveria melhor e mais enfática combinação: a palmeira-imperial, símbolo de poder e classe, foi “incluída na paisagem paulistana associada a um dos símbolos da riqueza trazida pelo café: o teatro, o lugar do espetáculo. Foi um elemento qualificador de um espaço previsto para se tornar símbolo da capital”, como observa Eliane Guaraldo. Notabilizaram-se, assim, as palmeiras-imperiais, “pela sua associação com o Teatro Municipal e foram, junto com ele, o mais importante cartão postal da cidade no período”<sup>57</sup>.

Como nas chácaras ao redor da corte carioca e nas cidades valeparaibanas, essa espécie de palmeira teria sido utilizada em São Paulo com o mesmo propósito: a qualificação dos logradouros públicos, para equipará-los aos novos edifícios que substituíam aqueles da tradição colonial e para qualificá-los como os espaços mais nobres da cidade, para uso da elite cafeeira. Assim, para além das preocupações higienistas características da época, havia o cuidado com o aspecto dos espaços públicos. A riqueza trazida pelo surto cafeeiro e a austeridade do novo momento político deveriam ser enfatizadas.

Era preciso deixar para trás “as valas de agrião da baixada do Anhangabáhu”<sup>58</sup> transformando-a em um espaço público à altura do grande centro urbano no qual todos esperavam que São Paulo se transformasse.

55 Roseli Maria Martins D'ELBOUX, Uma promenade nos trópicos: os barões do café sob as palmeiras-imperiais, entre o Rio de Janeiro e São Paulo

56 Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926).

57 Eliane GUARALDO, Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930, 2002, p. 49.

58 Alexandre de ALBUQUERQUE, As grandes avenidas e os Melhoramentos, *Revista de Engenharia* 1, n. 1-7, 1911, p. 44.

O mesmo deveria ocorrer com a várzea do Carmo, tradicionalmente um lugar de lazer popular, mas que transformara-se também em um problema, na medida em que se exigia da população, cada vez mais, “modos mais civilizados” de comportamento, uma sociabilidade mais refinada. Os lençóis estendidos pelas lavadeiras passou a ser uma visão incômoda que remetia a um passado rural [FIGURAS 3.12 e 3.13].



FIGURA 3.12 - *Rua de Santa Rosa*. 1900. Detalhe mostrando vista da rua de Santa Rosa com vista do rio Tamanduateí, com lavadeiras trabalhando às suas margens. (Fonte: Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916), 1916, Acervo BMA)



FIGURA 3.13 - Foto da várzea do rio Tamanduateí com lavadeiras. 1906. Acervo Biblioteca FAUUSP

A região da rua Líbero Badaró também estava na mira dos administradores da cidade, pois havia se deteriorado. Apesar de estar inserida na região central, degradou-se devido à transformação

proporcionada pelo rápido crescimento urbano, passando a abrigar um uso considerado “pouco digno”:

A Rua Líbero Badaró era mais estreita do que a atual Rua de São Bento. De lado a lado, casas baixas, ordinariamente de duas janelas e uma porta [FIGURAS 3.14 e 3.15]. As portas iam-se abrindo logo depois do almoço e, tanto nas janelas, como nos corredores, apareciam moças amáveis, que instantaneamente convidavam os transeuntes a entrar.<sup>59</sup>



FIGURA 3.14 - "A rua Nova de São José, atual Líbero Badaró, tinha apenas 8 metros de largura e uma terrível fama, porque havia ali prostíbulos, até quando foi alargada, por volta de 1911." In: SAUDADE DE SAMPA. Rua Líbero Badaró. Fonte: Blog Saudade de Sampa. Acesso em: 2.set.2013

Segundo Americano, a degradação da rua Líbero Badaró seria mais acentuada do que em outras ruas com o mesmo perfil. O autor a incluiu ao fim de um elenco de logradouros considerados “pouco familiares”:

Abaixo [das ruas Senador Feijó, da Esperança, da Caixa d’Água, Capitão Salomão e da Conceição] é que se qualificava a Rua Líbero Badaró [...]. Por sinal a Rua Líbero Badaró havia sido, muito antes, de residências familiares. E agora, tão ao centro da cidade, era referida, ou para a indicação de uma

<sup>59</sup> Jorge AMERICANO, *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*, p. 127.



esquina onde se tomava o bonde, ou pela lembrança de certo fato. Então, em família, só se dizia o nome antigo, Rua de São José, e, assim mesmo, abaixando a voz.<sup>60</sup>



FIGURA 3.15 - Fotografia tomada da esquina da rua Líbero Badaró com a ladeira de São João, por volta do ano de 1912. Ao fundo o Palacete do Barão de Tatuí, declarado de utilidade pública em 9/9/1911, afim de ser desapropriado e demolido para o alargamento da rua Líbero Badaró. Aurélio Becherini, Gelatina e prata sobre vidro, 1912. (Acervo Casa da Imagem, Museu da Cidade de São Paulo, 2009)

Havia até uma estrofe popular, repetida pela cidade:

*Boa Vista é rua morta  
A Formosa é de espantar  
A Direita é rua torta  
Da Nova é melhor calar...*<sup>61</sup>

Assim, a região entrou no rol de intenções de reformulação da administração municipal, que desde alguns anos antes da virada do século XX já se empenhava no sentido de ordenar e sanear São Paulo. Como é sabido, uma conjunção de fatores concorreu para esse esforço, aliando, ao enriquecimento devido ao café, do contingente de ex-escravos que vinham procurar trabalho na cidade, o acentuado crescimento populacional resultante

da chegada da mão-de-obra estrangeira — ingrediente essencial para a formação de um mercado de trabalho até os anos 1920<sup>62</sup>, que dinamizou as relações econômicas e sociais —, do incremento da indústria local, da especialização do comércio, da rapidez do transporte ferroviário e enfim, das mudanças na própria gestão da cidade, decorrentes da nova forma de governo, com a proclamação da República.

O Programa [republicano paulista] combinava propostas progressistas identificadas com a corrente positivista, como a necessidade de se estabelecer ações voltadas à educação da população ou a liberdade de crença, deixando transparecer de forma implícita que, estava nas mãos dos homens do Partido [o PRP], realizar o projeto modernizador para o “país”. Estavam lançadas, pois, as diretrizes que norteariam sua atuação quando se tornasse governo em São Paulo e que deveriam ser implementadas de forma pacífica, sem mudanças radicais. A proposta de uma nova sociedade republicana de acordo com as bases partidárias, compreendia, tão somente, uma reestruturação administrativa que trouxesse condições à burguesia paulista de reproduzir seu capital...<sup>63</sup>

Portanto, as intervenções tenderiam a ser pensadas, desse momento em diante, de maneira menos pontual e mais abrangente. A transição do Império para a República, e considerando-se as bases programáticas acima, reposicionou os papéis das instâncias municipais. Uma das alterações foi a criação do cargo de prefeito e seu papel administrativo.

Mas, “repetindo o tratamento centralizador do governo imperial em relação às províncias, o governo estadual faria o mesmo com os municípios, adotando preceitos constitucionais ambíguos e instituindo leis que feriam a

<sup>60</sup> Ibid., p. 128..

<sup>61</sup> Rua Nova de S. José era a designação oficial da rua Líbero Badaró no início do século XX. Cf. Blog "Saudade de Sampa". *Rua Líbero Badaró*.

<sup>62</sup> Sérgio Silva afirma que “foi fundamentalmente graças a essa imigração massiva de trabalhadores de origem europeia que o mercado de trabalho formou-se e desenvolveu-se no Brasil até a década de 1920.” Cf. Sergio SILVA, *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, 1985

<sup>63</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. p. 33.

autonomia municipal.”<sup>64</sup> Bernardini aponta para a “harmonia aparente com os governos municipais, a partir da promulgação da Constituição Estadual em 1891, quando as competências de cada ente puderam ser definidas com mais rigor”<sup>65</sup> e que coincidem com a criação do cargo de prefeito. A cidade era administrada, portanto, dentro de certos parâmetros, nem sempre favoráveis ao legislador municipal, pois “o centralismo do governo paulista resultante, [...] provocaria conflitos constantes entre os governos estadual e municipal, que refletiriam nas intervenções urbanas realizadas nas duas esferas.” Assim, pois, nos anos iniciais da República, os protagonistas do cenário político

foram os presidentes nacionais, os governadores estaduais e os coronéis locais. Apesar do fato das cidades terem crescido rapidamente neste período, o prefeito urbano ocupava apenas um papel periférico no sistema político.<sup>66</sup>

Tal quadro contribuiu para o surgimento de várias iniciativas e propostas para a qualificação dos espaços centrais da capital paulista por parte de ambas as esferas”, municipal e estadual. Seriam, também, concebidas de maneira mais abrangente e sistêmica.

Além disso, segundo Segawa, a mudança no “espírito de intervenção”, ou seja, a passagem de intervenções de caráter pontual para áreas mais extensas e de maior complexidade técnica decorria de duas circunstâncias: à qualificação e organização do corpo técnico da prefeitura e,

também, à presença de investimentos de capital estrangeiro na cidade<sup>67</sup>. Suas hipóteses corroboram a posição de Glezer, que afirma que a passagem do Império para a República proporcionou a possibilidade, tanto da organização institucional das municipalidades, a partir de sua maior autonomia, ainda que restrita, como já comentado, quanto às maiores possibilidades de investimento na terra urbana, por conta das políticas de emissão de dinheiro e de captação de recursos estrangeiros proporcionadas pelo Encilhamento<sup>68</sup>.

Logo após a proclamação da República, o Governo Provisório permitiu a criação de bancos emissores e companhias por ações, com o objetivo de ativar o funcionamento da economia, o que possibilitou uma “bolha especulativa” — o Encilhamento.<sup>69</sup>

Em fevereiro de 1906, reunida em Taubaté, “a grande burguesia cafeeira, definiu os fundamentos de uma nova política de defesa do café”, visando sua valorização, através de várias medidas, desde compra de excedentes até “ações que visavam desencorajar a expansão das plantações.”<sup>70</sup>

Na medida que tais medidas asseguraram a continuação da acumulação na economia cafeeira, que era o núcleo do desenvolvimento capitalista do Brasil, a ‘valorização’ tem como resultado principal o prosseguimento do desenvolvimento capitalista.<sup>71</sup>

A partir de então, “assegurado pela ‘valorização’, o desenvolvimento é acompanhado por uma participação mais direta do capital estrangeiro. [...] É nessa época que o capital estrangeiro torna-se dominante

<sup>64</sup> Ibid., p. 35.

<sup>65</sup> Ibid.

<sup>66</sup> “A constituição de 1891 deixou a definição da autoridade municipal às legislaturas estaduais”, Darrel E. LEVI, *A família Prado*, 1977, p. 278. apud ; Richard MORSE, *From community to metropolis*, 1974, p. 238-239. Ainda segundo Levi, o auge político da família Prado foi a atuação de dois de seus membros — Antônio e Paulo — como prefeitos de São Paulo e Rio de Janeiro. Após, a família passa a ocupar um lugar secundário na cena política nacional.

<sup>67</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*

<sup>68</sup> Raquel GLEZER, *Chão de terra: e outros ensaios sobre São Paulo*, p. 171.

<sup>69</sup> Ibid.

<sup>70</sup> Sergio SILVA, *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, p. 60.

<sup>71</sup> Ibid.

ao nível da comercialização do café e as filiais dos bancos estrangeiros desenvolvem-se mais rapidamente.”<sup>72</sup> E, [...] “a seu lado, desenvolvem-se os bancos e as casas de exportação pertencentes à burguesia do café.”<sup>73</sup>

Desse modo, num momento em que os mercados internacionais de capitais estão à procura de novas aplicações, encontramos no Brasil uma situação geral de crise econômica que cria amplas facilidades para a penetração do capital estrangeiro.<sup>74</sup>

Estabelece-se em São Paulo então, um dinâmico mercado de capitais, que faz dos empréstimos públicos, “uma das primeiras formas de exportação de capitais e a forma dominante no Brasil”, no início da República<sup>75</sup>. “Em São Paulo, ele se deu através da especulação imobiliária, também facilitada pelas mudanças nas formas de registro de propriedade de terra<sup>76</sup>”, de forma que...

... o desenho do território paulista esteve vinculado a esta política a partir de 1870, momento em que a Inglaterra buscava investimentos externos como saída à crise interna. Naquela fase do “novo imperialismo”, a Inglaterra encontrou um modo de expandir as fronteiras, obtendo rendimentos através da aplicação de capitais. Um modo de vida marcado por um novo estilo urbano de modelos ingleses e franceses (“urban style”), também passa pela exportação de um padrão de cidade consumível pela nova classe média que começava a se formar, já neste período.<sup>77</sup>

O sistema de empréstimos serviu,

direta ou indiretamente, para o financiamento da imigração massiva de trabalhadores [...] para a construção de numerosas estradas de ferro, para a implantação de vários outros serviços públicos e industriais, tais como a eletricidade, o gás, os transportes urbanos, etc., sem falar na própria construção e consolidação do Estado.<sup>78</sup>

Assim, nesse período, “os investimentos britânicos eram largamente predominantes, representando mais da metade do total de investimentos estrangeiros no Brasil.”<sup>79</sup> Segundo Silva,

o valor total dos investimentos ingleses no Brasil elevavam-se já em 1900 a, aproximadamente, três vezes o valor das exportações e mais de dois terços do produto interno líquido. [...] A partir do final do século XIX, somente o Brasil e a Argentina recebem cerca de 60% dos investimentos britânicos aplicados na América Latina.<sup>80</sup>

Em segundo lugar, vinham os investimentos franceses, cujo fluxo de capitais investidos no país aumentou consideravelmente entre 1904 e 1913, de tal sorte que o Brasil tornou-se o primeiro cliente dos capitais franceses na América Latina e o segundo no contexto mundial, conforme Somogyi<sup>81</sup>. Nesse contexto, o Banque Crédit Foncier du Brésil será autorizado a funcionar no país a partir de 1º de janeiro de 1907<sup>82</sup>, em um rápido movimento de resposta à política da Convenção de Taubaté. Também é nesse momento que ocorre a ampliação do “Banco Briccola”, que constrói sua nova sede, um “sumptuoso edifício de quatro andares, obedecendo a

<sup>72</sup> Ibid., p. 61.

<sup>73</sup> Ibid., p. 61-62. Tome-se como exemplo o Banco de S. Paulo, que contava com a participação, entre outros, de Antonio Prado e o Conde de Prates.

<sup>74</sup> Flavio A. M. de SAES, Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930), in: Frédéric MAURO, 1990, p. 92-93

<sup>75</sup> Sergio SILVA, Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil, p. 27.

<sup>76</sup> Raquel GLEZER, Chão de terra: e outros ensaios sobre São Paulo, p. 171.

<sup>77</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). p. 43.

<sup>78</sup> Sergio SILVA, Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil, p. 28.

<sup>79</sup> Ibid., p. 30. Ver também, sobre investimentos ingleses no Brasil, Alexandre Macchione SAES, Modernizing Electric Utilities in Brazil: National vs. Foreign Capital, 1889-1930, *Business History Review* 87, n. 02, 2013; Flavio Azevedo Marques de SAES, *O desenvolvimento do crédito e dos bancos em São Paulo (1850-1930)*, 1983; e o pioneiro J. Fred RIPPY, British investments in Latin América, 1939, *Journal of Political Economy* 56, n. 1, 1948

<sup>80</sup> Sergio SILVA, Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil, p. 32.

<sup>81</sup> Flavio SOMOGYI, Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouilloux-Lafont", in: Frédéric MAURO, 1990, p. 109

<sup>82</sup> Reginald LLOYD, et al., Impressões do Brasil no século vinte.

moderno estylo” na esquina da rua Quinze de Novembro com o largo Antonio Prado, com projeto de Samuel das Neves<sup>83</sup>.

O capital cafeeiro associa-se rapidamente ao capital inglês, para a promoção da ampliação das infraestruturas necessárias à circulação de mercadorias e capitais, resultando na ampliação da malha ferroviária paulista.

Em 1908, a companhia Paulista, administrava 1.100km de vias férreas. Sua receita, para esse mesmo ano, foi de 22.664 contos [de réis<sup>84</sup>], ou seja, ao câmbio médio do ano, cerca de 1,5 milhões de libras.<sup>85</sup>

Os “principais líderes da marcha pioneira”<sup>86</sup> do café também eram os agentes promotores desses investimentos.

Pouco a pouco, eles se afastaram das tarefas ligadas à gestão direta das plantações, que são confiadas a administradores. Eles se estabeleceram nas grandes cidades, sobretudo em São Paulo. Suas atividades de comerciantes não se conciliavam com uma ausência prolongada dos centros de negócios cafeeiros<sup>87</sup>.

A título de exemplo, veja-se o caso de um dos protagonistas do debate acerca dos Melhoramentos de São Paulo, nos anos 1910-1912. O Conde de Prates foi, ao longo da primeira década do século XX, ampliando e diversificando sua participação em companhias ligadas à economia cafeeira, direta ou indiretamente. Em uma rápida busca no Correio Paulistano, pode-se encontrar seu nome ligado às seguintes empresas: Companhia Frigorífica Paulista e Cooperativa Agrícola Comercial, como sócio-fundador de ambas

[FIGURAS 3.16 e 3.17]; Automóvel Clube Paulista, como vice-presidente<sup>88</sup> [FIGURA 3.18]; Companhia Geral de Armazéns Gerais, como diretor, embora também fosse um dos fundadores [FIGURA 3.19]; Companhia Paulista de Seguros, como membro do conselho consultivo [FIGURA 3.20]; A Economisadora Paulista, como membro do conselho fiscal da caixa de pensões [FIGURA 3.21]; Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, como vice-presidente e mais tarde, presidente [FIGURA 3.22]; Banco de S. Paulo, como vice-presidente [FIGURA 3.23]; e ainda a Sociedade Hípica Paulista, como sócio-fundador nº1, denotando sua paixão por cavalos<sup>89</sup>.

Muitos dos nomes que aparecem neste texto, quer negociando terras, quer participando da administração pública — ou ambos —, foram sócios das companhias por ações surgidas em decorrência do Encilhamento. Toda a infraestrutura instalada àquela época estava baseada no desempenho dessas empresas, que formavam uma trama complexa e diversamente ramificada. Não é raro observar, quando se estuda o assunto hoje em dia, que determinada personalidade participava como acionista em várias empresas simultaneamente, assumindo diversos papéis, ora no corpo diretivo, ora como simples acionista<sup>90</sup>.

<sup>88</sup> Correio Paulistano, diversas datas.

<sup>89</sup> Alexandre Luiz ROCHA, Fazenda Santa Gertrudes: modelo de produção cafeeira no Oeste paulista. 1895- 1930. Contribuição de Eduardo Prates à definição de novos parâmetros produtivosibid., p. 38.

<sup>90</sup> “Encontramos, muitas vezes, os mesmos homens que estão à frente de empresas que desempenham as funções mais diversas. Eles estão também à frente do aparelho de Estado, seja ao nível regional (Estado de São Paulo), seja ao nível federal. As biografias dos principais fazendeiros de café são ricas em informações a esse respeito. Toledo Piza e A. Prado são dois exemplos significativos. [...] Prado foi um dos principais personagens da marcha par ao oeste, um dos pioneiros do café. Mas ele era também o proprietário de um dos primeiros e um dos principais bancos de São Paulo e do Brasil; um dos principais dirigentes do Ofício de Imigração; o mais importante acionista da Paulista, onde exercia as funções de Presidente”. In: Sergio SILVA, *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, p. 53-54.

<sup>83</sup> Um grande predio, *Correio Paulistano*, 12.jul.1906

<sup>84</sup> Equivalentes a aproximadamente R\$679.920.000,00 atuais.

<sup>85</sup> Sergio SILVA, *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, p. 51.

<sup>86</sup> Ibid., p. 53.

<sup>87</sup> Ibid. Ver também Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*.



FIGURA 3.16 -

FIGURA 3.16 - Anúncio de página inteira sobre o lançamento da Companhia Frigorífica Paulista, citando o Conde de Prates como um dos incorporadores. Correio Paulistano, 21.mar.1910, p.7. Acervo Biblioteca Nacional.



FIGURA 3.17

FIGURA 3.17 - Nota na imprensa informando sobre a criação da Cooperativa Agrícola-Comercial de São Paulo, da qual o Conde de Prates é um dos fundadores. Correio Paulistano, dd.mes.à, p.xx. Acervo Biblioteca Nacional.

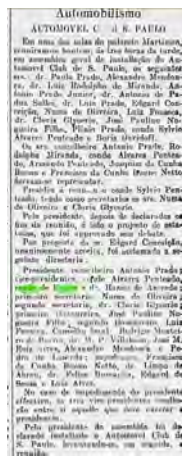


FIGURA 3.18

FIGURA 3.18 - Nota na imprensa informando sobre a criação do Automóvel Clube Paulista, quando o Conde de Prates foi eleito um dos vice-presidentes, ao lado do Conde Alvares Penteado e do arquiteto Ramos de Azevedo. Correio Paulistano, dd.mes.à, p.xx. Acervo Biblioteca Nacional.

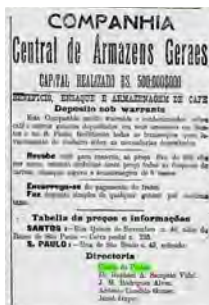


FIGURA 3.19

FIGURA 3.19 - Anúncio da Companhia Central de Armazéns Gerais, citando o Conde de Prates como um dos diretores. Correio Paulistano, dd.mes.à, p.xx. Acervo Biblioteca Nacional.



FIGURA 3.20

FIGURA 3.20 - Anúncio da Companhia Paulista de Seguros, citando o Conde de Prates como um dos diretores. Correio Paulistano, dd.mes.à, p.xx. Acervo Biblioteca Nacional.

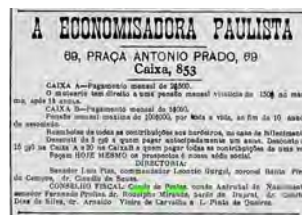


FIGURA 3.21

FIGURA 3.21 - Anúncio da Companhia Economisadora Paulista. Correio Paulistano, data, p. xx. Acervo Biblioteca Nacional.

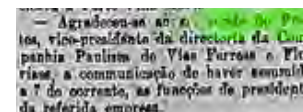


FIGURA 3.22

FIGURA 3.22 - Nota na imprensa citando Eduardo Prates como vice-presidente da Companhia Paulista de Vias Férreas. Correio Paulistano, 30.jul.1910, p.6. Acervo Biblioteca Nacional.

FIGURA 3.23 - Nota na imprensa citando o Conde de Prates como vice-presidente do Banco de S. Paulo. Correio Paulistano, dd.mes.à, p.xx. Acervo Biblioteca Nacional.

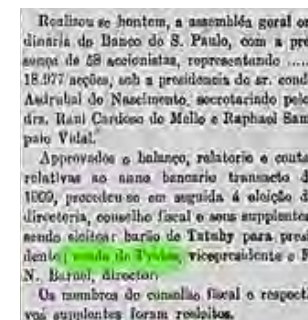


FIGURA 3.23

Assim, formava-se uma rede de influências mútuas e múltiplas, na qual as informações eram compartilhadas entre todos. Era difícil perceber a quais interesses determinada sociedade direcionava-se. Essa rede complexa ramificava-se em dois âmbitos distintos: as esferas pública e privada e, não raro, tais limites não ficavam suficientemente claros<sup>91</sup>.

Voltando ao exemplo do Conde de Prates, nas empresas citadas acima, tinha como sócios ou participava de conselhos ao lado de nomes que estavam envolvidos no debate dos Melhoramentos, nem sempre defendendo as mesmas posições: Asdrubal do Nascimento, vice-prefeito de Antonio Prado; Rodolfo Miranda, Raymundo Duprat, prefeito eleito para o mandato 1911-1914; Gabriel Dias da Silva, vereador, Arnaldo Vieira de Carvalho; Antonio Prado, Alexandre Siciliano; seu sogro, o barão de Tatuy, Nicolau Baruel; Sampaio Vidal, vereador, Manoel Joaquim de Albuquerque Lins,

<sup>91</sup> A esse respeito, ver Flavio SOMOGYI, Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouilloux-Lafont" e Flavio A. M. de SAES, Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930), in: Frédéric MAURO, Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970, 1990. Ver, também, Verena ANDREATTA, Cidades quadradas, paraísos circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX, 2006

presidente do Estado, Conde Álvares Penteado, outro proprietário de terras no vale do Anhangabaú, Lins de Vasconcellos, Antonio de Padua Salles, secretário da Agricultura; Ramos de Azevedo, Numa de Oliveira, José Paulino Nogueira Filho, um dos peticionários das Grandes Avenidas, entre outros.

As ramificações alastravam-se além das fronteiras nacionais, e organizavam-se entre os setores de atividades primárias, secundárias e terciárias, até como estratégia que visava a diversificação do emprego de capitais. Saes, ao estudar a constituição e funcionamento da Brazilian Railway Company no início do século XX, comenta a respeito de tal rede, suas complexidades e a facilidade com que o capital estrangeiro podia se estabelecer, à época:

O grupo que a organiza já participava (ou participara) de outros empreendimentos no Brasil, tais como a São Paulo e Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company<sup>92</sup>. O mesmo grupo mantinha outras empresas de serviços de utilidade pública na América do Norte.

A BRC parece, no entanto, ganhar uma estrutura independente das demais empresas citadas, passando a identificar-se progressivamente com seu principal dirigente: Percival Farquhar. Um fato, no entanto, parece ser comum ao estabelecimento dessas e de outras empresas estrangeiras a partir de 1900: uma conjuntura econômica particularmente favorável à penetração do capital estrangeiro, fato que pode ter conduzido, ao menos em parte, a uma atitude de aceitação, entre certas classes no Brasil, da entrada desses capitais.<sup>93</sup>

É assim que veremos o nome de Sancho de Barros Pimentel, diretor-fundador do Jornal do Brasil<sup>94</sup>, ex-presidente da província do Paraná<sup>95</sup>

(1881-1882) e futuro sócio-fundador da Companhia City, constar do quadro societário da South Brazilian Railway<sup>96</sup>, controlada por Edouard Fontaine de Laveleye e da Companhia Docas da Bahia, onde também Laveleye<sup>97</sup> teve participação. Quanto à destinação do capital estrangeiro naquele momento, segundo Silva, de meados do século XIX até 1920,

os investimentos diretos de capital estrangeiro na indústria são relativamente pouco importantes. O capital estrangeiro é investido principalmente em títulos do Tesouro e outros papéis do Estado. Esses investimentos somavam cerca de 50% do total de investimentos estrangeiros.

Os outros terrenos preferidos pelo capital estrangeiro na época são as estradas de ferro, os serviços públicos, como eletricidade e gás, os bancos e as companhias de seguro.<sup>98</sup>

Por outro lado, a abundância de terras urbanas, a exemplo do que ocorria com as terras cultiváveis nas frentes agrícolas, deu margem ao incremento da especulação fundiária urbana, quando associada à grande quantidade de capital presente no mercado paulista:

É portanto a expansão capitalista que está na base da especulação fundiária. Com efeito, a terra em si não tem valor, ela possui um preço na medida em que representa um meio que permite a apropriação da mais valia. Em outros termos, a especulação fundiária não pode ser explicada fora da dominação do capital que dá um valor comercial à terra.<sup>99</sup>

1895- 1930. Contribuição de Eduardo Prates à definição de novos parâmetros produtivos. Foi, até o final desse ano, diretor de redação do jornal. Por ser monarquista e sofrer perseguições, vendeu sua parte e deixou o jornal. Cf. Leticia Produce FONSECA, A construção visual do Jornal do Brasil na primeira metade do século XX, 2008, p. 23-25.

<sup>95</sup> Entre 3 de maio de 1881 e 26 de janeiro de 1882. WIKIPEDIA, *Sancho de Barros Pimentel*.

<sup>96</sup> Informations financières, *Le Temps*, 29.abr.1910

<sup>97</sup> Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia. Acta da assembléa geral ordinária, realizada no dia 21 de outubro de 1910, *Diário Oficial da União*, 19.nov.1910, Sociedades anonyms

<sup>98</sup> Sergio SILVA, *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*, p. 91.

<sup>99</sup> *Ibid.*, p. 66.

<sup>92</sup> E também a Sorocabana Railway.

<sup>93</sup> Flavio A. M. de SAES, Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930), p. 92

<sup>94</sup> Ex-presidente da província do Paraná; um dos fundadores do Jornal do Brasil em abril de 1891 Cf. Alexandre Luiz ROCHA, *Fazenda Santa Gertrudes: modelo de produção cafeeira no Oeste paulista*.

Tal processo já vinha se esboçando lentamente na cidade de São Paulo, desde a Lei de Terras de 1850. E à medida que investimentos públicos são realizados na área central, há uma tendência de aceleração e aquecimento de um mercado de terras na cidade<sup>100</sup>. Um dos pontos altos dessa tendência, ao que parece, foi a proposição elaborada em 1910 por um grupo de capitalistas, conhecida como “Grandes Avenidas”, conforme se verá mais adiante.

Desta forma, pela dinâmica imobiliária que alimentava a atividade construtora, na década de 1910, a cidade já ostentava um ar francamente europeu:

O teatro Municipal de São Paulo ‘lembrava a Ópera de Paris’. São Paulo era a ‘Capital artística do Brasil’<sup>101</sup>. O Museu do Ipiranga ‘lembrava Versalhes’. A Escola Normal também. As Secretarias da Agricultura e da Fazenda eram dois primores de arquitetura. A Estação da Luz ‘tinha o estilo da Parliament House, em Londres’.[...]O Jardim da Luz era lindo, com lagos e repuxos, com veadinhos cercados, os cisnes e marrecos e coleções de roseiras. O viaduto do Chá (o antigo), era uma ‘ponte monumental’.<sup>102</sup>

Esse ambiente foi construído a partir de intenções que remontam, pelo menos, à década de 1870, quando João Teodoro era o Presidente da Província de São Paulo (1872-1875). Entre as iniciativas surgidas desde então, e previamente ao debate instalado sobre o destino do vale do Anhangabaú, em meados da primeira década do século XX, destacam-se

aquelas comandadas pelo próprio João Teodoro Xavier, por João Alfredo Correia de Oliveira, na década de 1880, e por Pedro Augusto Gomes Cardim, ao final da década de 1890. No período republicano, no governo Campos Salles, Adolpho Augusto Pinto, seu colaborador, teria organizado “um plano preliminar de melhoramentos da cidade”<sup>103</sup>. Dentro do período de 12 anos em que Antonio Prado foi prefeito de São Paulo, houve inúmeras propostas<sup>104</sup>, entre as quais aquela apresentada por Luís Bueno de Miranda que, sob o impacto das transformações realizadas no Rio de Janeiro propôs, em 1906, implantar uma “Avenida Central” em São Paulo.

Além da iniciativa de Bueno de Miranda, houve também outras propostas vindas da iniciativa privada. Como se verá a seguir, Jules Martin, litógrafo francês estabelecido em São Paulo, é autor de várias delas, sendo a mais famosa a que culminou na construção do Viaduto do Chá, inaugurado em 6 de novembro de 1892<sup>105</sup>. Outros empreendedores levaram à administração pública propostas visando a ocupação das várzeas do Tamandateí e do Anhangabaú<sup>106</sup>. Entre essas, destaca-se a proposta da dupla Azevedo e Malfatti.

Essas iniciativas serão apresentadas a seguir, de modo sucinto pois foram objeto de estudo de outras pesquisas. As apreciações que serão feitas a seguir objetivam demonstrar tão somente que, como já afirmado, as ideias sobre intervenções na área central da cidade de São Paulo surgem muito previamente às discussões da primeira década do século XX. As propostas

<sup>100</sup> Ver, a esse respeito, Elisangela Maria da SILVA, Práticas de apropriação e produção do espaço em São Paulo: a concessão de terras municipais através das Cartas de Datas (1850-1890)

<sup>101</sup> Muito contribuiu para esse título a atuação de Francisco Serrador, cuja trajetória profissional tem início em São Paulo, na primeira década do século XX. A esse respeito, ver Julio Lucchesi MORAES, *São Paulo, capital artística: a cafeicultura e as artes na Belle Époque (1906-1922)*, 2007; \_\_\_\_\_. *O magnata de Valência*, 2011

<sup>102</sup> Jorge AMERICANO, *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*, p. 348-349.

<sup>103</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*

<sup>104</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. O autor faz uma apreciação de todas essas propostas.

<sup>105</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*, 2004

<sup>106</sup> Mesmo depois de aprovado o plano Bouvard, em 1911, houve quem se dirigisse à Câmara Municipal com propostas de implantação de parques ‘temáticos’ nessas áreas, conforme se verificou na pesquisa ao acervo do Arquivo Histórico Municipal.

feitas ao final do século XIX permanecem ou, ainda, são resgatadas nas discussões posteriores. Via de regra, quando retomadas, são avaliadas quanto à sua exequidade à luz do contexto do momento, isto é, das políticas públicas ou das possibilidades técnicas daqueles que as retomavam. Daí, por vezes serem bastante alteradas ou mesmo descartadas.

### 3.1.2. 1872-1875 – JOÃO TEODORO: PREPARANDO A CIDADE PARA OS NEGÓCIOS

Segundo Antônio Egydio Martins, “a cidade de São Paulo de 1870 era a mesma cidade de 1822, quando foi proclamada a Independência do Brasil”. A João Teodoro<sup>107</sup> (1828-1878), quando Presidente da Província de São Paulo, entre 1872 e 1875, “coube a glória de haver iniciado a transformação”<sup>108</sup> da capital, implementando vários melhoramentos que visavam fortalecer o papel da capital paulista como “centro regional, econômico e comercial”<sup>109</sup> que poderia, assim, abrigar os grandes proprietários de terras coordenadores das frentes agrícolas — mas também, como já visto, da estrutura financeira da província. Para Andrade, as ações de João Teodoro já insinuavam a ideia de um “plano de conjunto”<sup>110</sup>.

Segundo Campos,

O governo provincial reformou o Jardim da Luz, construindo ali uma torre-observatório [que ganhou fama e tornou-se popularmente conhecido como o “Canudo do Teodoro”], regularizou o largo dos Curros (atual praça da República); abriu as ruas Conde d’Eu (atual do Glicério), João Teodoro e da Palha (atual Sete de Abril); alargou as ruas do Pari, do Gasômetro, do Hospício (atual Frederico Alvarenga) e Municipal (atual ladeira General Carneiro). Essas intervenções esboçavam um circuito viário em torno da cidade, ligando

<sup>107</sup> João Teodoro Xavier (Mogi Mirim, 1 de maio de 1828 — São Paulo, 31 de outubro de 1878). Para mais informações a respeito de seu governo, ver Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

<sup>108</sup> Antonio Egydio MARTINS, *São Paulo antigo. 1554-1910*, 2003, p. 338.

<sup>109</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, p. 45.

<sup>110</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo, 1998, p. 144.



áreas de expansão urbana e garantindo o acesso às estações ferroviárias na Luz e no Brás.<sup>111</sup> [FIGURA 3.24]

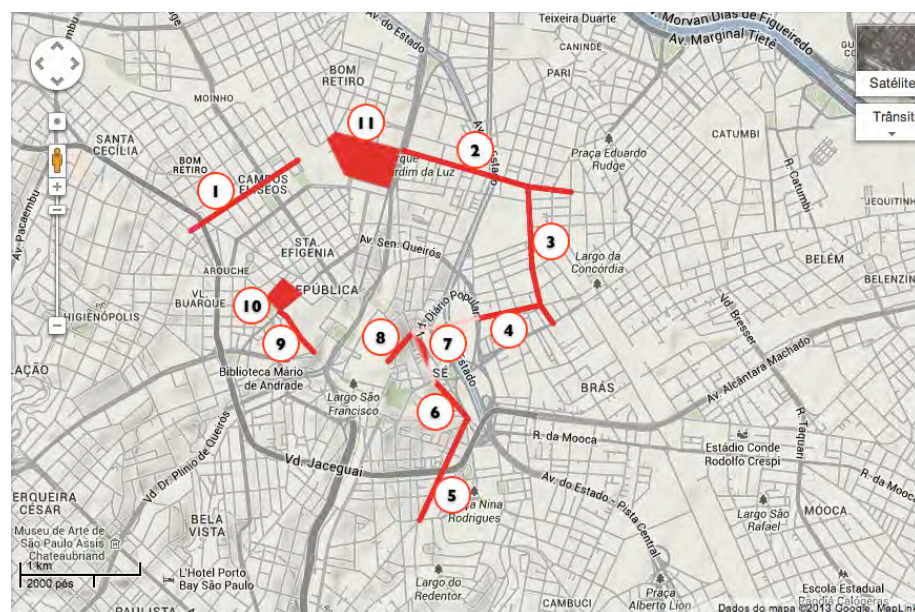


FIGURA 3.24 - Intervenções da administração João Teodoro, segundo Campos (2002). Base GoogleMaps, ©2013

Legenda

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| (1) Rua Helvetia                     | (6) Rua do Hospício (r. Frederico Alvarenga) |
| (2) Rua Joao Teodoro                 | (7) Ilha dos Amores                          |
| (3) Rua do Pari (Mons. Andrade)      | (8) Rua Municipal (ladeira Gen. Carneiro)    |
| (4) Rua do Gazometro                 | (9) Rua da Palha (r. Sete de Abril)          |
| (5) Rua Conde D'Eu (rua do Glicerio) | (10) Largo dos Curros (pca. da Republica)    |
|                                      | (11) Jardim da Luz                           |

Foi também durante o seu governo que se empreendeu a drenagem e aterro da várzea do Carmo, com a implantação da Ilha dos Amores — “um passeio público com jardins e quiosques”. [FIGURAS 3.25 e 3.26]. Em seu governo foi aberta, também, a rua Helvetia, que seria prolongada até o bairro do Bom Retiro anos mais tarde, em 1884, por resolução da Câmara Municipal<sup>112</sup>.



FIGURA 3.25 - Ilha dos Amores assinalada no Mapa da cidade de São Paulo elaborado por Jules Martin em 1877. Col. IV Centenário da cidade de São Paulo. Acervo da autora.



FIGURA 3.26 - Ilha dos Amores. Detalhe. Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916). Acervo BMA.

Da parte da administração municipal, houve também um esforço modernizador e organizador do espaço urbano. Foi nesse período que a Câmara Municipal decidiu pela abertura do largo do Rosário, atual Praça Antonio Prado; as ruas Onze de Junho, atual Dom José de Barros, e Bráulio Gomes. O largo do Teatro, atual Praça João Mendes, foi remodelado. Além disso, a Morro do Chá foi loteado, seguindo movimento iniciado pela abertura do bairro de Santa Efigênia e antecedendo em poucos anos a abertura dos Campos Elíseos, por Nothmann e Glette<sup>113</sup>.

A abertura dos loteamentos a Oeste do centro, indicava, segundo Campos<sup>114</sup>, que os interesses privados divergiam dos interesses de João Teodoro, que priorizava as intervenções na banda Leste da cidade. O evento que melhor simboliza os interesses privados na direção Oeste ou, ainda, que sintetiza tais interesses, é a mobilização criada em torno da abertura do Viaduto do Chá, proposta do litógrafo Jules Martin (1832-1907) trazida a

<sup>111</sup> Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, p. 46.

<sup>112</sup> Antonio Egydio MARTINS, *São Paulo antigo. 1554-1910*, p. 338.

<sup>113</sup> Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, p. 46-47.

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 51.

conhecimento público em 1877 e realizada somente 15 anos depois. A implantação do viaduto previa a demolição da casa do barão e baronesa de Tatuí, localizada ao fim da rua Direita. A intenção de tal proposta era viabilizar a ligação entre a rua Direita e a rua Barão de Itapetininga, no Morro do Chá, posto que se percebera que ambas alinhavam-se, conformando um eixo entre o “Triângulo” e a “Cidade Nova”, que ora se organizava [FIGURA 3.27].



FIGURA 3.27 - Mapa da cidade de São Paulo. Companhia Cantoneira de Águas e Esgotos, 1881. Detalhe mostrando a residência do Barão de Tatuí, (em vermelho) no eixo do viaduto proposto por Jules Martin (em amarelo).

“A baronesa era viúva do barão de Itapetininga — proprietário original do vale do Anhangabaú e do Morro do Chá — e havia se casado em segundas núpcias com o barão de Tatuí”<sup>115</sup>. É um precedente importante, como se verá mais à frente, para a questão dos Melhoramentos de São Paulo. Nesse evento já se prefiguram as disputas que serão reavivadas 18 anos mais tarde, quando os interesses se voltarem à ocupação do vale do Anhangabaú e às melhorias na rua Líbero Badaró. Em 1910, mais uma vez, os interesses dos proprietários das terras no vale — desse turno, o Conde de Prates, genro dos barões de Tatuí — serão confrontados com o interesse público.

### 3.1.3. 1885-1886 – JOÃO ALFREDO: UM “BOULEVARD” PARA SÃO PAULO

Em meados da década de 1880, a administração de João Alfredo<sup>116</sup> (1885-1886), por sua ligação ao grupo político ao qual pertencia João Teodoro, deu continuidade às intervenções de caráter modernizador na capital paulista. Foi uma administração “curta porém marcante”<sup>117</sup>: a Comissão Geográfica e Geológica foi criada; organizou-se um levantamento estatístico da província e, em 1886, foi promulgado o novo Código de Posturas, em substituição ao vigente, de 1875. Durante sua administração deu-se início à construção do atual Museu do Ipiranga, concebido originalmente como um monumento comemorativo à Independência. Foram contratados projetos de retificação do rio Tamanduateí e do ribeirão Anhangabaú. Este começou a ser retificado nesse mesmo período. João Alfredo organizou um “ambicioso programa de obras, que não chegou a ser realizado”<sup>118</sup>. Esse programa incluía, entre outras medidas, um boulevard circular que completaria aquele circuito viário criado por João Teodoro [FIGURA 3.28]:

O boulevard seria formado por larga avenida arborizada do Ipiranga ao Brás, passando pela várzea do Tamanduateí, a ser saneado e drenada [novamente, um problema constante]; ligando-se, pela rua João Teodoro, com a Luz e a esplanada em frente ao convento (a futura avenida Tiradentes) para daí chegar à Ponte Grande.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> João Alfredo Correia de Oliveira (1835-1919) Para mais informações a respeito de seu governo, ver Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo

<sup>117</sup> Ibid., p. 55-57.

<sup>118</sup> Ibid.

<sup>119</sup> Ibid., p. 56.6

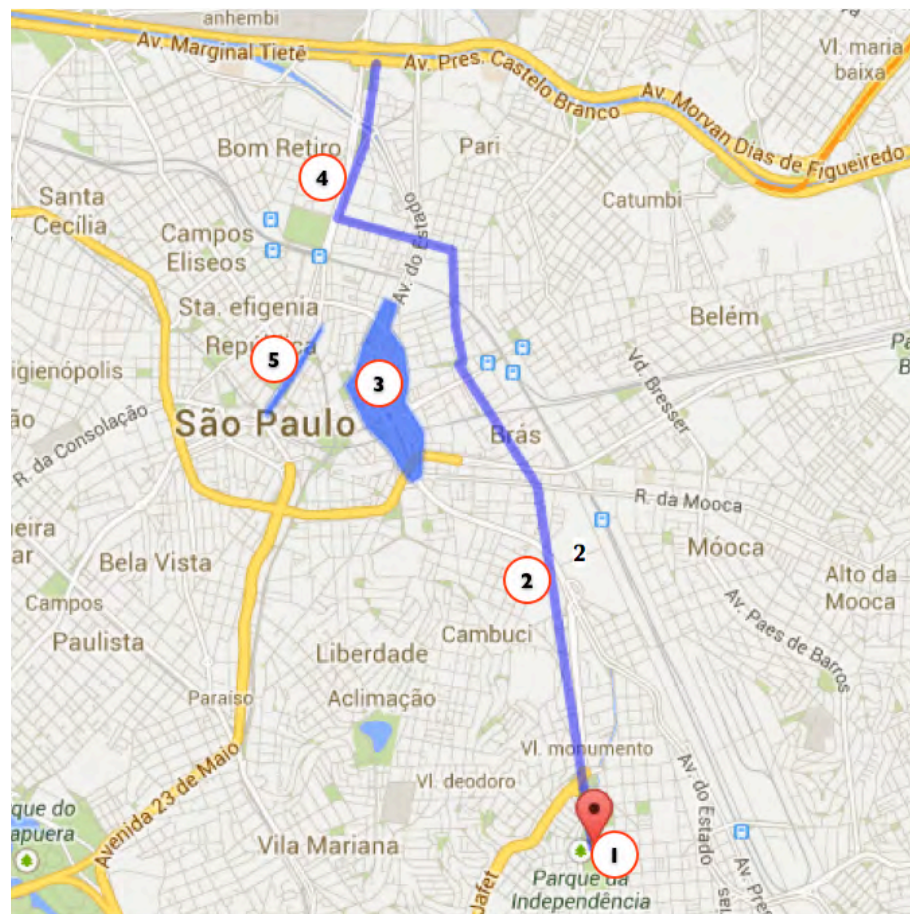


FIGURA 3.28 - Intervenções propostas por João Alfredo, segundo Campos<sup>120</sup>. Base GoogleMaps, 2013

Legenda

- (1) Monumento do Ipiranga
- (2) Avenida do Ipiranga ao Brás
- (3) Saneamento e aformoseamento da várzea do Carmo
- (4) Esplanada em frente ao Convento da Luz
- (5) Saneamento e aformoseamento do vale do Anhangabau

Campos avalia que a proposta vislumbrada por João Alfredo adiantava-se às...

...soluções viárias 'circulares' que integrariam a prática urbanística em São Paulo. Propunha-se a resolver não apenas problemas de circulação, mas também questões sanitárias e estéticas. Nesse sentido, anunciava modelos que seriam adotados no século seguinte.<sup>121</sup>

E, ainda segundo Campos,

João Alfredo acalentava a ideia de transformar as várzeas do Anhangabaú e do Tamanduateí em parques ajardinados, com projeto paisagístico a ser encomendado a Glaziou<sup>122</sup> — outra proposta que prenunciava soluções adotadas décadas mais tarde.<sup>123</sup>



<sup>120</sup> Ibid.

<sup>121</sup> Ibid., p. 56.

<sup>122</sup> Para mais informações a respeito desse paisagista francês e sua atuação no Brasil, ver Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *Manifestações neoclássicas no Vale do Paraíba: Lorena e as palmeiras-imperiais*, 2008 e Carlos Gonçalves TERRA, *Os jardins no Brasil no século XIX*, 2000

<sup>123</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, p. 57.

### 3.1.4. 1889 – AZEVEDO-MALFATTI: UM PROJETO PARA A VÁRZEA DO CARMO

Concomitantemente às propostas que partiam dos agentes da administração pública, havia também investidas de caráter privado que procuravam conjugar-se aos interesses públicos e disso tirar contrapartidas. Em janeiro de 1889, Augusto Cezar de Miranda Azevedo<sup>124</sup> (1851-1907) e Samuel Malfatti<sup>125</sup> (185?-190?) solicitaram à Câmara Municipal de São Paulo concessão “para saneamento e embelezamento da Várzea do Carmo”. Era solicitado o direito de desapropriação de áreas privadas e públicas visando a implantação de um loteamento ao longo do canal do Rio Tamanduateí, “começando aproximadamente na atual rua Luís Gama estendendo-se até o Rio Tietê, proximamente à Ponte Grande.”<sup>126</sup>

[FIGURA 3.29]

<sup>124</sup> Sorocaba, 10 de outubro de 1851 — São Paulo, 2 de março de 1907 Foi Presidente da Sociedade de Medicina e Cirurgia de São Paulo - 1897-1898. Assinou o Manifesto Republicano, publicado no dia 3 de dezembro de 1870, no jornal A República, no Rio de Janeiro, documento histórico de grande importância para o Brasil. Como jornalista, foi diretor do jornal A República do Rio de Janeiro e colaborador no jornal O Estado de São Paulo - O Estadão. Na política, foi membro do Partido Republicano Paulista, deputado estadual na Câmara do Congresso Legislativo do Estado de São Paulo por três legislaturas (1891 a 1892, 1895 a 1897 e 1898 a 1900). Também foi Presidente da Câmara do Congresso Legislativo do Estado de São Paulo de 15 de julho de 1891 a 29 de janeiro de 1892. In: Augusto Cezar de Miranda Azevedo. *WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre*

<sup>125</sup> Samuel Malfatti (Lucca, 185?-São Paulo, 190?) teria chegado a Campinas por volta de 1886; de sua atividade profissional, sabe-se que terminou a construção da cúpula da Matriz de Campinas e depois, em São Paulo, fez a ponte de pedra na Várzea do Carmo, próxima ao antigo Palácio das Indústrias. Anita Malfatti lembraria que o pai realizou o projeto de saneamento da Várzea do Carmo ‘que vinte anos mais tarde foi aprovado quase ‘in totum’, sem ter recebido até hoje, o menor reconhecimento público’. Em 1892 seria eleito deputado estadual — um dos três representantes da ‘legislatura do Congresso de São Paulo’ saídos da colônia italiana. Na Assembleia Legislativa, de 1892 a 1894, defenderia mediada de interesse dos imigrantes, alguns aspectos da democratização do novo regime, e participaria da Comissão de Comércio, Indústria e Obras Públicas. Marta Rossetti BATISTA, *Anita Malfatti no tempo e no espaço*, 2006, p. 26-27.

<sup>126</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, p. 38-39.

Havia quem defendesse a criação de áreas públicas ajardinadas — parques públicos — que oferecessem qualidade ambiental à cidade em crescimento. Embora a solicitação da dupla fosse aceita pela Câmara Municipal, foi vetada pelo Governo Estadual<sup>127</sup>, muito provavelmente pela conjuntura administrativa que frequentemente opunha os interesses municipais aos provinciais e, logo depois, estaduais.

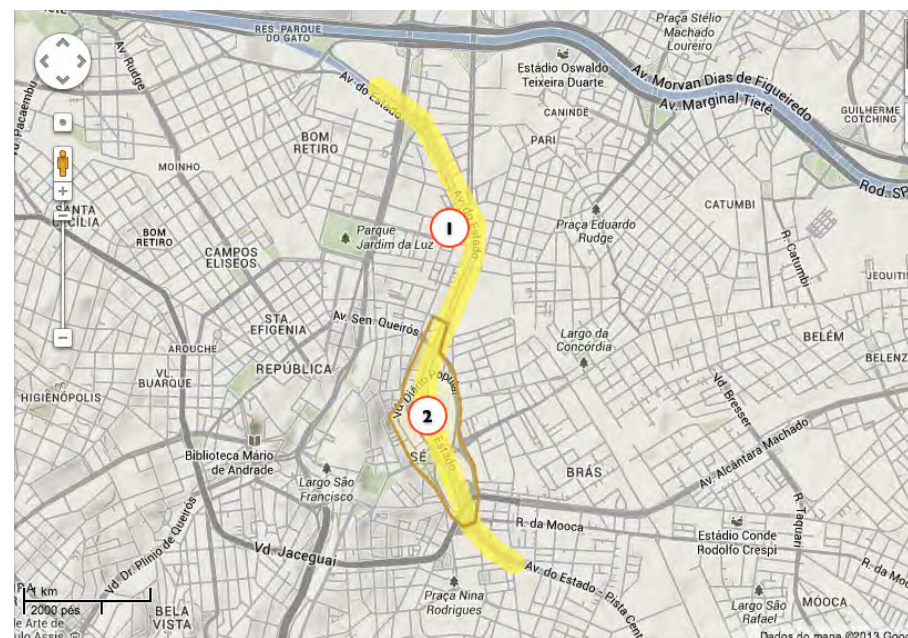


FIGURA 3.29 - A extensão da proposição de Miranda e Malfatti, segundo Campos<sup>128</sup>. Base GoogleMaps 2013

Legenda

- (1) Loteamento ao longo do canal do Tamanduateí
- (2) Saneamento e urbanização da várzea do Carmo

<sup>127</sup> Ibid.

<sup>128</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

Embora Segawa afirme que essa seria “a primeira tentativa que se tem notícia objetivando a urbanização da Várzea do Carmo”, sabe-se que a iniciativa de João Alfredo a precedeu. Segundo Segawa, houve uma outra proposta nesse mesmo período<sup>129</sup>. Embora o autor não precise a data desta última, supõe-se que seja imediatamente posterior à de Miranda e Malfatti pois estava ligada à ideia da organização de uma Exposição Continental, “promovida por um grupo de personalidades de São Paulo e prevista para 1892”, para o que se recorreu à “habilidade de Ramos de Azevedo”. Para o deslocamento pelo grande parque proposto para abrigar a exposição, seria empregado o sistema Decauville, última novidade difundida pela Exposição de Paris de 1889 que, em termos gerais, era um sistema ferroviário portátil, de pequena escala, que não necessitaria de grandes investimentos e muito menos obras vultosas para sua instalação. Foi um sistema utilizado com grande sucesso nas fazendas de café paulistas, cuja introdução no Brasil é atribuída ao engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza<sup>130</sup>. Como exemplo, pode-se citar o próprio conde de Prates, que providenciou a instalação de carros Decauville em sua fazenda Santa Gertrudes.

Este é um detalhe bastante esclarecedor dos cruzamentos entre interesses de que se falou há pouco. Paula Souza era muito próximo ao arquiteto Ramos de Azevedo e chegaram a ser sócios em alguns

empreendimentos, como a Companhia Paraná Industrial<sup>131</sup>. Estando à frente da comissão encarregada de estudar o saneamento da várzea do Carmo, Paula Souza pode ter indicado Ramos de Azevedo à dupla de empreendedores.

Voltando à proposta de Miranda e Malfatti, é importante reiterar que, se havia o propósito de se obter lucros com a operação, estavam presentes também intenções para a melhoria geral do ambiente urbano. “Os dois empresários e o respectivo projeto propunham-se ‘a acabar com as enchentes’ executando a urbanização e o saneamento da várzea”<sup>132</sup>.

Outro aspecto que faz desse episódio um precedente importante para os eventos de 1910, diz respeito à disputa de interesses em torno da urbanização da área e consequente valorização dos terrenos lindeiros à mesma. Cristina Campos apurou que teria sido “realizado um concurso para as obras de saneamento e embelezamento da várzea do Carmo”. Além de Miranda e Malfatti, “inscreveram-se duas empresas interessadas”, que pertenciam a Francisco Penaforte Mendes de Almeida e José Evaristo Alves Cruz respectivamente, cujas propostas “foram recusadas pela Câmara Municipal”<sup>133</sup>, conforme registrado no relatório do governo estadual de 1890.

Infere-se que havia, claramente, uma disputa de interesses envolvendo os proprietários de terrenos na várzea, já que há outra versão para o caso, trazida a conhecimento pelo Correio Paulistano, que era favorável a criação de um parque no local. Segundo notícias desse periódico, que não cita nominalmente Penaforte Mendes e Alvez Cruz como autores de

<sup>129</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, p. 38-39.

<sup>130</sup> “O engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza é reconhecido pelos seus biógrafos como o introdutor do portador Decauville em nosso país. Não iremos abordar se foi ou não Paula Souza o primeiro a introduzir o sistema no país, o que nos interessa saber é como tomou conhecimento da existência desta ferrovia leve e como começou a comercializá-la. o contato com os trabalhos dos Ateliers Decauville podem ter ocorrido durante visita que realizou à Europa, em 1878, onde visitou a exposição universal.” Cristina de CAMPOS, *Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893*, 2010, p. 125-132.

<sup>131</sup> A esse respeito, ver *Ibid.*, p. 149-155.

<sup>132</sup> A esse respeito, ver *Ibid.*, p. 209.

<sup>133</sup> *Ibid.*

propostas para a região, ambos teriam solicitado a intervenção do governador Prudente de Morais, “alegando inalienabilidade de logradouros públicos para o domínio particular.” Foram ouvidos e o governador vetou o projeto, ainda que aprovado pela Câmara Municipal<sup>134</sup>.

Que interesses estavam em jogo? Victor Nothmann, por exemplo, em geral identificado como investidor no setor Oeste da cidade, possuía terrenos na várzea, próximos à rua 25 de Março, conforme mostra documento pertencente ao Arquivo Aguirra [FIGURA 3.30], assim como glebas no Ipiranga em conjunto com Martinho Burchard, as quais naturalmente seriam valorizadas com os melhoramentos da várzea do Carmo, pois que já se discutia, ao fim do século, a implantação de avenida ligando-a ao monumento do Ipiranga, com vistas às comemorações do centenário da Independência em 1922<sup>135</sup>.



---

<sup>134</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, p. 38.

<sup>135</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. p. 209..

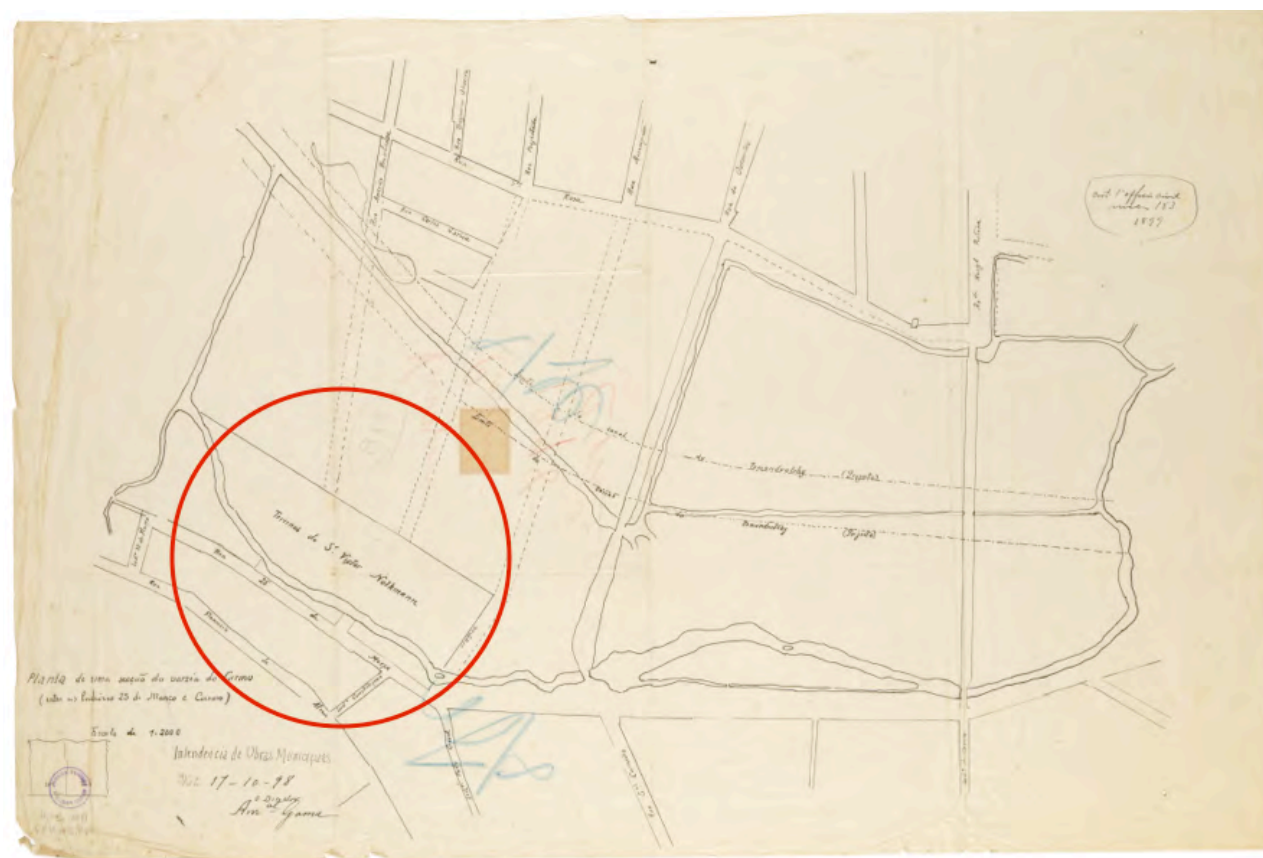


FIGURA 3.30- Intendência de Obras Municipais. *Planta de uma seção da várzea do Carmo*. 1898. Arruamentos propostos e retificação do canal do rio Tamanduateí. No destaque, terrenos pertencentes a Victor Nothmann. Nanquim sobre papel-linho. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Acervo Museu Paulista da USP.

### 3.1.5. 1890 – THEODORO SAMPAIO E PAULA SOUZA: AS VÁRZEAS ENTRE TÉCNICA E ESTÉTICA

Desse enfrentamento de intenções e interesses resultou a organização de comissão, formada pelos engenheiros Paula Souza e Theodoro Sampaio, intitulada Comissão do Saneamento das Várzeas da Capital, orientada para proceder a estudos regulares e completos dos terrenos e da hidrografia do Tamanduateí e do Tietê, levantar plantas exatas, organizar projetos e orçamento rigorosos das obras, que habilitem as administrações do Estado e do município a resolverem com segurança sobre este importante assunto.<sup>136</sup>

Como Paula Souza afastou-se da Comissão por ter aceitado convite para outros encargos, coube a Sampaio finalizar os trabalhos e redigir o relatório final<sup>137</sup>. Este contemplava, além de questões essencialmente técnicas, “também obras de aformoseamento e outras medidas de higiene pública”<sup>138</sup>. Campos, comentando sobre o teor dos estudos, afirma que as questões de “aformoseamento”, para Sampaio, decorriam daquelas de higiene: “de forma clara e explícita, o governo paulista propunha-se a realizar um amplo programa de ‘saneamento’ físico e social, deixar aquelas terras em condições de serem ocupadas e livres da população rural e pobre

que a frequentava e não se enquadrava dentro dos moldes sociais requeridos”<sup>139</sup>, no que esta pesquisa concorda, na medida em que entende-se que as intenções da municipalidade relativamente às operações dos Melhoramentos em 1910-11 eram as mesmas.

O relatório preparado por Theodoro Sampaio ainda estendia suas considerações à situação do riacho do Anhangabaú, para o qual indicava intervenções de “caráter urgente”, já contemplando também as questões viárias e estéticas:

A várzea do Anhangabaú caracterizava-se pela sua funda depressão, usada como depósito de lixo, um verdadeiro ‘foco pestilencial, contra todas as boas regras da higiene’. Considerando-o como ameaça à saúde pública da cidade, a comissão realizou estudos naquele local a fim de executar um projeto de melhoramentos que atendessem aos princípios da **higiene, circulação e estética**. Os trabalhos percorreram o ribeirão da sua foz, no Tamanduateí, até o tanque do Saracura no Bexiga, sendo que os trabalhos de nivelamento foram restringidos ao trecho compreendido entre a ponte do Piques e a rua Florêncio de Abreu.<sup>140</sup>

Daí a decisão do fechamento do ribeirão por uma galeria, que seria constituída de “arcos plenos de 5,50m<sup>2</sup> de secção” e sobre a qual sugeria-se a abertura de uma avenida, saindo da sua foz, junto ao canal do Tamanduateí e indo dar no mercado de São João. Campos conclui, afirmando que

mesmo tratando-se de um plano de saneamento para as várzeas da capital, os estudos apresentados pela comissão desdobram-se em um **acurado plano urbanístico**, preocupado em planejar

<sup>136</sup> Cristina de CAMPOS, *Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893*, p. 209.

<sup>137</sup> Para maior detalhamento acerca do episódio, ver *Ibid.* e Luiz Augusto Maia COSTA, *O ideário urbano paulista na virada do século. O engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)*, 2003

<sup>138</sup> COMISSÃO DO SANEAMENTO DAS VÁRZEAS. Relatório dos estudos para o saneamento e aformoseamento das várzeas adjacentes aa cidade de São Paulo apresentado ao Presidente do Estado Dr. Américo Brasiliense de Almeida Mello, pela Comissão para esse fim nomeada em 1890 pelo então governador Dr. Prudente José de Moraes e Barros. São Paulo. 1891, p.1-2 apud Cristina de CAMPOS, *Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893*, p. 211.

<sup>139</sup> *Ibid.*, p. 210.

<sup>140</sup> COMISSÃO DO SANEAMENTO DAS VÁRZEAS. Relatório dos estudos para o saneamento e aformoseamento das várzeas adjacentes aa cidade de São Paulo apresentado ao Presidente do Estado Dr. Américo Brasiliense de Almeida Mello, pela Comissão para esse fim nomeada em 1890 pelo então governador Dr. Prudente José de Moraes e Barros. São Paulo. 1891, p. 96, apud *Ibid.*, p. 213. — grifo nosso.



funções para as novas áreas que seriam entregues à cidade após a execução das obras urgentes<sup>141</sup>.

Propondo a abertura de avenidas arborizadas ao longo do canal do Tamanduateí que fizessem a ligação entre o centro da cidade e bairros como Brás, Mooca e Ipiranga, assim como áreas ajardinadas na várzea, o relatório enaltecia as virtudes das áreas verdes resultantes:

Lembramos a conveniência de se proceder à arborização de tão grande terreno construindo um jardim modelo, já quanto à estética que não deve de modo algum ser descurada [...]. Um vasto jardim como o que projetamos para a várzea do Carmo, abrangendo uma superfície de 31 hectares, deve ser aproveitada para mais alguma coisa além de um simples efeito de estética, sendo então o maior jardim existente dentro de uma cidade.<sup>142</sup>

Conforme Campos, Paula Souza só deixou a Comissão após ter “assentado um plano de comum acordo [com Sampaio] para o saneamento das várzeas”<sup>143</sup>. O engenheiro havia estudado na Europa, entre 1860 e 1867. Entre 1869 e 1871, trabalhou e percorreu boa parte dos Estados Unidos<sup>144</sup>. Pode-se supor, então, que tivesse conhecido tanto os parques europeus quanto os parques americanos concebidos por Frederick Law Olmsted. De alguma forma estes podem ter influenciado na concepção e características do parque proposto pela Comissão para a várzea do Carmo.

A ideia de parque era parte integrante de uma série de outras intervenções suntuosas pensadas para compor um novo sistema de espaços urbanos à francesa, diferentemente do que se pensava para o rio Tietê. Aqui cabia deixar extensas áreas

verdes transformadas em amplas alamedas, passeios arborizados e lagos ornamentais<sup>145</sup>.

É nesse momento que surge a ideia da criação de novo mercado na região, na altura da foz do ribeirão Anhangabaú, que deveria “ficar inteiramente isolado por largas avenidas e ruas arborizadas” e para o qual se destinava uma área de 62.532m<sup>2</sup>. O objetivo era substituir o antigo mercado localizado na rua 25 de Março junto à subida da rua João Alfredo, atual General Carneiro [FIGURA 3.31]. Em 1892, Paula Souza reencaminhou o relatório para o governador em exercício, incluindo a ideia da criação, em espaço que se estenderia da rua 15 de novembro até a várzea, de um centro cívico que reunisse todos os edifícios da administração pública<sup>146</sup>

A várzea do Carmo, estando tão próxima da região central da cidade e sendo ainda naquele momento, a principal entrada da capital paulista — pelo menos, para os grandes contingentes de imigrantes estrangeiros que chegavam à Hospedaria dos Imigrantes e outros que se instalavam no Brás —, configurava-se como “importante polo de valorização dos terrenos salubres”<sup>147</sup>.

<sup>141</sup> Ibid.

<sup>142</sup> Ibid.

<sup>143</sup> Ibid.

<sup>144</sup> Ibid.

<sup>145</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. p. 263.

<sup>146</sup> Cristina de CAMPOS, *Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893*, p. 217.

<sup>147</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. p. xxx.



FIGURA 3.31- São Paulo. Rua João Alfredo. Editores Rosenhain & Meyer. À esquerda, o mercado da rua Vinte e Cinco de Março. No alto, os jardins do Palácio do Governo. Cartão-postal colorizado, c.1904. Imagem e-bay. Acesso em 24.mar.2013.

Não à toa, muitos dos proprietários de terrenos na região eram nomes conhecidos por outras iniciativas imobiliárias de vulto na capital: os já citados Victor Nothmann e Burchard; Proost Rodovalho — presidente da Câmara Municipal, como se verá adiante —, Alvaro Leite Penteadado, Barão de Piracicaba, a São Paulo Railway Territorial, entre outros, “esperavam, a partir dos melhoramentos propostos, terem seus terrenos valorizados.”<sup>148</sup> [FIGURAS 3.32 e 3.33] Na região, dividiam-se os interesses privados com os interesses públicos:

No âmbito das estratégias de territorialização do estado, o Governo procuraria ali instalar uma série de edifícios públicos de abrangência estadual, como o Quartel da Luz, a Cadeia

Publica, o Palácio das Industrias e as estações ferroviárias da SP Railway e Sorocabana, símbolos primordiais da expansão econômica do estado.<sup>149</sup>

É importante ressaltar que devido às intervenções que as diversas administrações faziam implementar na região, muitas das obras de infraestrutura pensadas para a várzea do Carmo estavam prontas quando Bouvard esteve em São Paulo. Indicam, em primeiro lugar, que a várzea não estava abandonada, afastando-se a ideia de que a área se apresentava como um imenso lamaçal. Em segundo lugar, de que tais obras — pontes, avenidas, passagens —, foram condicionantes importantes de seu projeto de 1911<sup>150</sup> e secundárias daquele desenvolvido por Cochet em 1914, como se verá à frente.

Tome-se, por exemplo, o caso das novas pontes construídas na várzea do Carmo. A ponte da avenida Tiradentes foi concluída em 1894 e a da rua São Caetano em 1895, ano em que se iniciou a construção da ponte do Gazômetro. “As obras representavam uma novidade no campo da engenharia, já que com a canalização do rio, era possível estabelecer o vão livre necessário para a sua execução”. É o momento em que há a introdução de novos materiais — concreto e metal — e novas técnicas construtivas. As obras, desse modo, eram estratégicas para anunciar a modernidade na concepção dos novos projetos urbanos<sup>151</sup>.

<sup>149</sup> Ibid.

<sup>150</sup> “Águas e Exgottos da Capital — [...] Em 1910 reencetaram-se as obras de canalização do rio Tamanduatehy. Desde então até 1911 ficaram prontos 1197 metros de canal, onde o revestimento de alvenaria de pedra foi substituído por concreto armado. Lateralmente a esse canal são construídas duas avenidas de 18m,50 de largura, cada uma. ... S. Paulo, 1 de maio de 1912. M. J. Albuquerque Lins” In: Eugenio EGAS, *Galeria dos Presidentes de São Paulo. Período Republicano, 1889-1920*, 1927, p. 389-390.

<sup>151</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. p. 263.

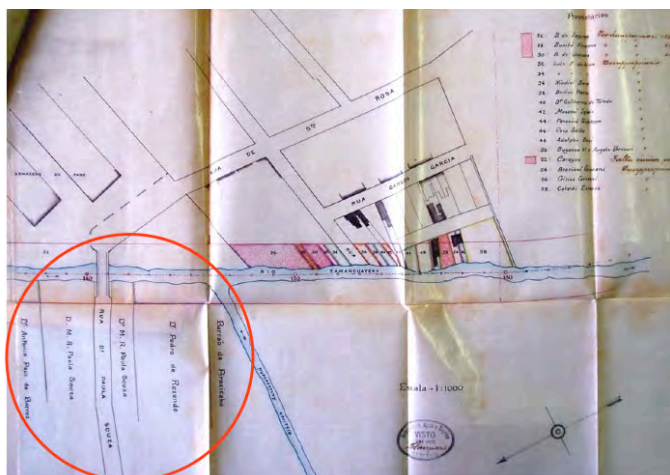


FIGURA 3.32 - Planta da área da várzea do Carmo nas proximidades da foz do ribeirão Anhangabaú, mostrando terrenos a desapropriar para a retificação do canal do rio Tamanduateí. No destaque, terrenos pertencentes às famílias Paes de Barros, Paula Souza e Barão de Piracicaba. Fonte: Bernardini<sup>152</sup>

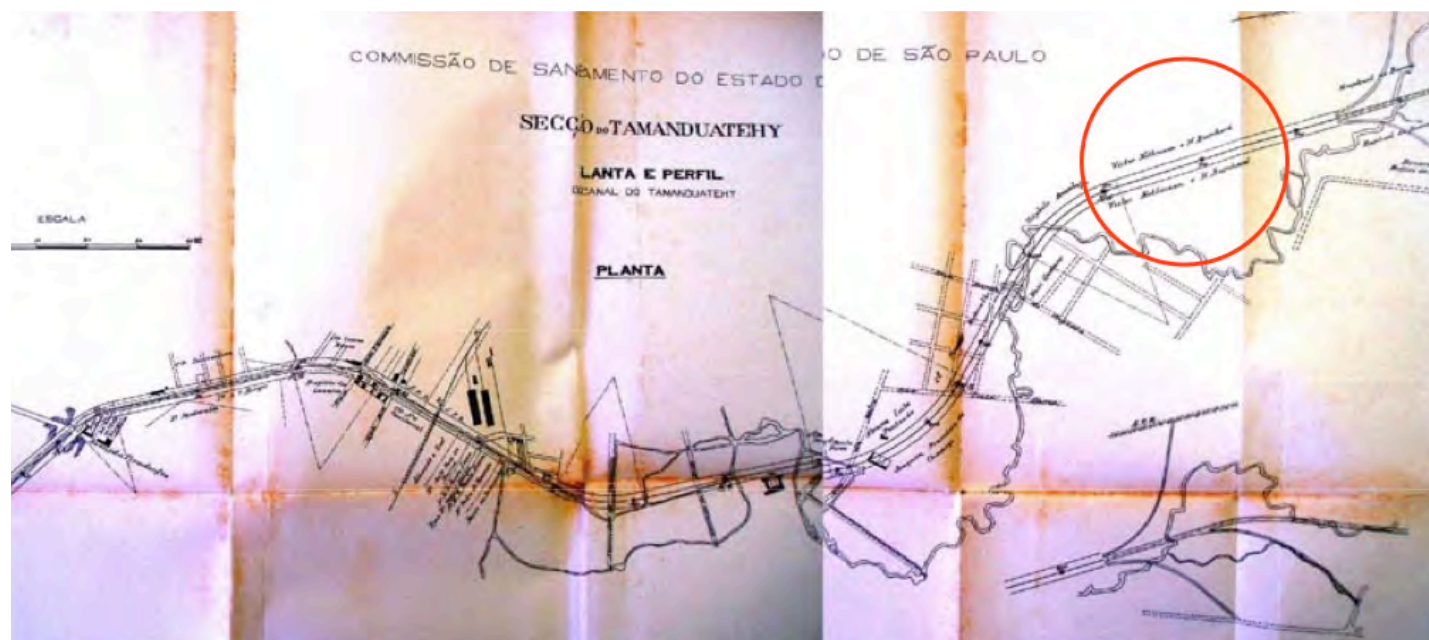


FIGURA 3.33 - Planta da área da várzea do Carmo mostrando terrenos a desapropriar para a retificação do canal do rio Tamanduateí. No destaque, terrenos pertencentes a Victor Nothmann e Martinho Burchard. BERNARDINI, Sidney Piochi. Construindo infra-estruturas, planejando territórios. 2008, p.xxx

As FIGURAS 3.34 e 3.35 mostram uma das antigas pontes, provavelmente aquela que ligava a ladeira do Carmo à avenida Rangel Pestana, anteriormente rua do Braz, estruturada em madeira, substituída por nova ponte executada em concreto. Vale lembrar que a ponte em madeira já havia sido construída em substituição a ponte anterior, de concepção simples, no aterrado do Braz.



FIGURA 3.34 - Ponte sobre o rio Tamandateí, em madeira. [s.d.] Provavelmente localizada no aterrado do Brás. Blog Saudade de Sampa. Acesso em 2.set.2013.



FIGURA 3.35 - Canal do Tamanduatehy. Ponte do aterrado do Braz. Elevação. Detalhe. BERNARDINI, Sidney Piochi. Construindo infra-estruturas, planejando territórios. 2008, p.xxx

Os trabalhos de retificação do rio Tamandateí e de aformoseamento de sua várzea foram interrompidos em 1896 por falta de verbas. Foram retomadas em 1902, como se verá à frente.

Quanto ao Anhangabaú, José Pereira Ferraz, técnico do governo estadual, defendia a ideia, apoiada pelos moradores da região, do fechamento do ribeirão Anhangabaú em uma galeria, como já mencionado. Sobre esta, propunha a abertura de uma “rua auxiliar à rua Florêncio de Abreu entre a estação da SP Railway e o largo de São Bento.”<sup>153</sup>. Bernardini vê nessa diretriz

uma intenção em realizar intervenções que seriam, por um lado, importantes para ligar a principal estação de São Paulo com a área central, atitude esta que tinha como pressuposto atrair a população de bairros distantes ao centro e para isso era necessário constituir novos meios de circulação. Por outro lado, tratava-se de permitir que essa nova via fosse dotada de atividades comerciais atrativas, numa atitude clara de promoção econômica.

Em 1894, além de todo o trabalho de limpeza que se estendia desde o Largo da Memória até a confluência do Tamanduatehy, o ribeirão teve seu projeto definitivo aprovado e mandado executar. Em 1895, a obra já estava em parte concluída. O canal, que pelo projeto, teria 1.800 metros de comprimento entre o Largo da Memória e a confluência com o Tamanduatehy, teve naquele ano 720 metros abertos e cobertos com abóbadas de tijolo. O trecho correspondia exatamente àquele que posteriormente seria objeto do polêmico projeto de remodelação do Vale: entre o Largo da Memória e a Rua Florêncio de Abreu, totalmente concluído em 1900.<sup>154</sup>

Essa última informação contrasta com imagens existentes da área à época. Embora Bernardini tenha como fonte os Relatórios anuais do governo estadual, em imagens fotográficas produzidas à época o ribeirão aparece canalizado mas não tamponado, como o texto acima informa.

O Relatório de Governo de Bernardino de Campos, de 1896, informa que “está quasi concluído [...] o revestimento e cobertura do

<sup>153</sup> Ibid., p. 275.5

<sup>154</sup> Ibid., p. 275-276.

Anhangabáhu”<sup>155</sup>. De fato, na Planta Geral da Capital de São Paulo de 1897, conhecida como Planta Gomes Cardim [FIGURA 3.36], consta, em tracejado, portanto como obra projetada, a avenida que se pretendia abrir sobre o ribeirão Anhangabaú, sem o registro do curso d’água. O mapa mostra a avenida estendendo-se desde o largo do Riachuelo até a rua Paula Souza. Subentende-se, do desenho, que o ribeirão seguiria, desse ponto em diante, canalizado, até a sua foz, no rio Tamanduateí.



FIGURA 3.36 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, 1897. Detalhe mostrando, em tracejado, provável projeto de canalização do ribeirão Anhangabaú, entre o Largo da Memória e sua foz, no rio Tamanduateí (1). Saindo do largo de São Bento, a “rua auxiliar à rua Florêncio de Abreu”, proposta por José Pereira Ferraz (2).

Na Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1905, preparada pelos engenheiros Coccoci e Fructuoso Costa, observa-se que a avenida projetada

não existe mais, mas surge a rua Anhangabaú, desde a rua de São João até a rua 25 de Março, passando provavelmente por baixo da rua Florêncio de Abreu [FIGURA 3.37]. É certo que essa rua foi aberta por sobre o ribeirão. E, desde a confluência com a 25 de Março, há, na planta, o registro do curso d’água, que em seguida se junta ao Tamanduateí. Supõe-se, então, que o Anhangabaú estivesse totalmente canalizado desde a rua de São João até a sua foz, como informa Bernardini<sup>156</sup>.

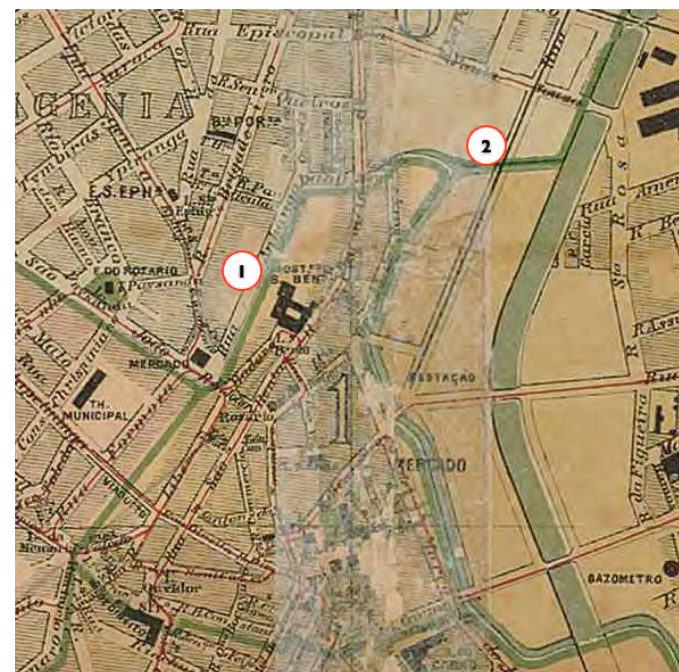


FIGURA 3.37 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1905, Cococi e Costa. Detalhe mostrando a rua Anhangabaú aberta provavelmente sobre a canalização do ribeirão (1). Após a confluência com a rua 25 de Março, o ribeirão segue canalizado até sua foz (2). Não fica claro se o ribeirão encontra-se todo canalizado em galeria fechada.

<sup>155</sup> São Paulo, 7 de abril de 1896, Bernardino de Campos. In: Eugenio EGAS, *Galeria dos Presidentes de São Paulo. Período Republicano, 1889-1920*, p. 72.

<sup>156</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*.

Ao se observar imagens produzidas por fotógrafos da época, poderá se notar claramente a calha do canal do ribeirão, realizada em alvenaria, sem o fechamento “em abóboda” [FIGURA 3.6]. Essa é uma informação importante, porque se o ribeirão estivesse envelopado em uma galeria coberta, constituiria-se também em uma condicionante de projeto para as intervenções de 1911. Ao que tudo indica, porém, a galeria construída era aberta, constando em levantamentos realizados por Samuel das Neves, como se verá adiante. O engenheiro foi, provavelmente, o construtor dessa galeria, pois Sampaio afirma que “seu primeiro trabalho na capital paulista foi a construção da galeria de águas pluviais do Vale do Anhangabaú, em 1894”<sup>157</sup>. Como se verá a seguir, alguns anos depois, Adolpho Augusto Pinto vai defender o fechamento do ribeirão.



### 3.1.6. 1896 – GOMES CARDIM: ORGANIZAR PARA EXPANDIR

Em 1896, ao assumir a presidência da Câmara Municipal, Antônio Proost Rodovalho nomeou para a Intendência de Obras o engenheiro Pedro Augusto Gomes Cardim. É sua a iniciativa de organizar a primeira planta cadastral do município [FIGURA 3.38].

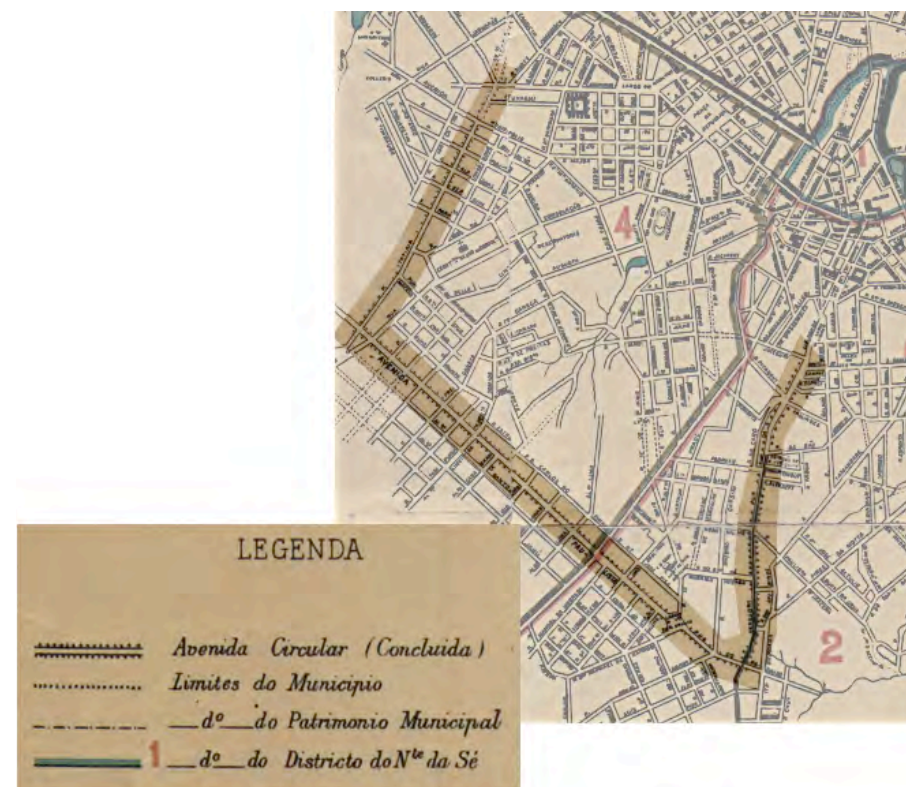


FIGURA 3.38 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897, Nela está assinalada a “Avenida Circular”, que compõe o circuito perimetral. Fonte: SEMPLA

Cardim e o engenheiro João Pereira Ferraz, chefe da recém-criada Comissão Técnica de Melhoramentos — esta parece ser a primeira vez que o

<sup>157</sup> Maria Ruth Amaral de SAMPAIO, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo, *Pós - Revista de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, n. 6, 1996, p. 92.

termo “melhoramento” é utilizado oficialmente —, propõem a criação de um circuito perimetral, “formada pela recém-inaugurada avenida Paulista, pelas avenidas Circular e Itatiaia<sup>158</sup>, pelas ruas de São João, Vergueiro e da Liberdade, já existentes.”<sup>159</sup>

Para Campos<sup>160</sup>, a ideia da perimetral era uma iniciativa “ambiciosa” para o momento, pois propunha a extensão de avenidas para os arrabaldes a Oeste da cidade, enquanto o crescimento se dava nos rumos Norte, Leste e Sul. No entanto, o crescimento da cidade no vetor Leste vai ganhando contornos que não serão os desejáveis pela elite cafeeira.

Em todo caso, pensar um percurso “perimetral” à mancha urbana indicava as preocupações com o crescimento da cidade. Por outro lado, poderia ser também um indicativo da necessidade de uma mínima organização do território, quanto ao acesso, para as fronteiras de expansão da especulação fundiária, em franco crescimento no período. Não se deve esquecer que Proost Rodovalho era um dos nomes dos grandes proprietários de terras na região do Ipiranga, como se viu anteriormente.

No mapa preparado em 1897, sob a direção de Cardim, são indicadas as melhorias propostas, assim como a fase em que se encontram. [FIGURAS 3.38 e 3.39] Assim, lá estão registradas a Perimetral, nomeada como “Avenida Circular” e outras avenidas a abrir, aparentemente retomando algumas das diretrizes de gestões anteriores, como João Alfredo e mesmo João Teodoro.



FIGURA 3.39 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897, Detalhe mostrando a avenida projetada para ligar, em continuação à rua Piratininga, o Brás ao Monumento do Ipiranga, originalmente proposta por João Alfredo (1), e a avenida marginal ao canal do Tamanduateí (2), projetada na mesma época, superpondo-se à primeira, denotando a dificuldade de implementação de políticas mais globais. Fonte: SEMPLA

<sup>158</sup> Futura avenida Angélica, parte do loteamento que então se realizava em Higienópolis

<sup>159</sup> Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, p. 74.

<sup>160</sup> Ibid., p. 75.

### 3.1.7. 1900 – ADOLPHO AUGUSTO PINTO: OS MELHORAMENTOS ESBOÇADOS

Adolpho Augusto Pinto já havia organizado, para o programa de governo de Campos Salles, “um plano preliminar de melhoramentos da cidade”, que previa

a ligação da rua Boa Vista com o Pátio do Colégio por meio de um viaduto, completado, pela abertura de duas vias transversais: o prolongamento da rua da Quitanda até a rua 15 de Novembro e o prolongamento da rua 3 de Dezembro à rua 25 de Março, até o canto do antigo mercado que existia no início da Ladeira General Carneiro<sup>161</sup>

e que contemplava, ainda, “a abertura da Praça do Patriarca”<sup>162</sup>.

O engenheiro Augusto Pinto era articulista do *Correio Paulistano* e muito escreveu sobre as necessidades da capital paulista na sua coluna, “Melhoramentos Municipais”. Suas preocupações eram voltadas majoritariamente às questões de salubridade e higiene, pedindo pela organização de sistemas de esgotos e coleta de dejetos domésticos, por exemplo. Mesmo quando referia-se à retificação do alinhamento de ruas, seu interesse era o bom escoamento das águas servidas. Nesse sentido, também Augusto Pinto pediu por melhorias na região da várzea do Carmo, visando a sua “salubrificação e aformoseamento”<sup>163</sup>.

Da mesma forma, possivelmente reiterando e dando suporte aos estudos da Comissão de Saneamento das Várzeas comentados há pouco, defendia o tamponamento do ribeirão Anhangabaú entre o Largo da Memória e a rua 25 de Março. Para o engenheiro, a implantação de via sobre

o Anhangabaú só traria benefícios, possibilitando as comunicações entre os vários bairros da cidade, economizando recursos e energia, pois naquele momento, para chegar à região do mercado, era necessário “subir e descer ladeiras, o que torna penosa e sobremodo pesada a tração dos veículos de toda a espécie”<sup>164</sup>. Seis anos mais tarde, o vereador Silva Telles, em sua Indicação nº 147, retomará essa proposta.

Para Segawa, “Adolpho Augusto Pinto propugnava uma visão salubrista da cidade — coerente com sua formação de engenheiro e empenhado no setor de abastecimento e canalização de esgoto, num pensamento imbuído no espírito positivista da época.”<sup>165</sup> Adolpho Pinto participou da organização da Companhia Cantareira de Esgotos. Da compra e venda de ações da companhia, conseguiu grande vantagem, que empregou na aquisição de imóvel para si na prestigiosa avenida Higienópolis, além de outros imóveis para aluguel<sup>166</sup>. Portanto, neste caso também os interesses de cunho privado mesclam-se com os interesses de caráter público.

Como afirmado, organizou, para o governo Campos Salles (1896-1897) um programa de governo “que teria se transformado no primeiro plano oficial de melhorias para a cidade de São Paulo”<sup>167</sup>, não fosse interrompido devido, aparentemente, a dois fatores: no ano seguinte, 1897, Campos Salles abre mão da Presidência do Estado para concorrer à presidência da República e, por conta do surgimento de um surto de febre no Estado, o foco

<sup>164</sup> Melhoramentos municipais, *Correio Paulistano*, São Paulo, 26.jan.1890, apud *ibid.*, p. 47.

<sup>165</sup> *Ibid.*

<sup>166</sup> Breno Eitel ZYLBERSZTAJN, *Dos cântaros aa Consolação: os caminhos da água na história e na cidade de São Paulo*

<sup>167</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, p. 48.

<sup>161</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, p. 48-51.

<sup>162</sup> *Ibid.*

<sup>163</sup> *Ibid.*, p. 46-47.



das autoridades sobre o assunto dos melhoramentos acabou sendo desviado para as questões de saúde pública<sup>168</sup>.

Esse programa organizado por Augusto Pinto incluía :

- A ligação da rua Boa Vista com o Patio do Colégio por meio de um viaduto;
- O prolongamento da rua da Quitanda até a rua 15 de Novembro;
- O prolongamento da rua 3 de Dezembro até a rua 25 de Março;
- A abertura da praça do Patriarca<sup>169</sup> [FIGURA 3.40];

Como se verá, algumas dessas ideias serão retomadas alguns anos mais tarde, no rol de investimentos a serem executados no centro da cidade e que devido ao aumento do fluxo de veículos, pedestres e mercadorias, passou a ser prioritário, inadiável. Note-se, também, que era um programa elaborado e a ser executado pelo Governo estadual. Portanto, parece lógico que fosse retomado, anos depois, dentro dessa mesma esfera administrativa.

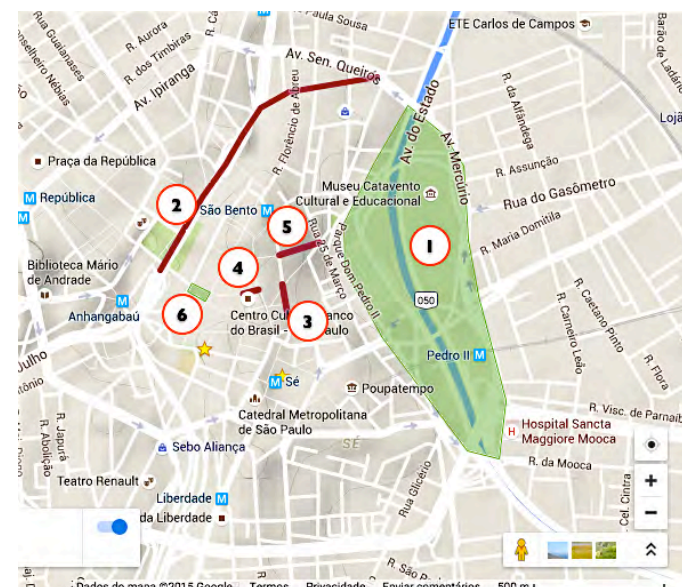


FIGURA 3.40 - Propostas de Adolpho Augusto Pinto. Base GoogleMaps 2015

#### Legenda

- (1) Melhorias na várzea do Carmo
- (2) Tamponamento do ribeirão Anhangabaú até rua 25 de Março
- (3) Ligação rua Boa Vista - Largo do Palácio
- (4) Prolongamento rua da Quitanda até rua 15 de Novembro
- (5) Prolongamento rua Três de Dezembro até rua 25 de Março
- (6) Abertura da atual Praça do Patriarca

<sup>168</sup> Ibid.

<sup>169</sup> Ibid., p. 51.

### 3.1.8. 1905 – JORGE TIBIRIÇÁ: RETOMADA DOS TRABALHOS NA VÁRZEA DO CARMO

Como visto anteriormente, OS trabalhos de retificação do rio Tamanduateí e de aformoseamento de sua várzea foram interrompidos em 1896 e retomadas em 1902. Mas em outubro daquele ano foram novamente paralisadas, por conta do alto custo das desapropriações, que “tornavam-se um empecilho para a execução das obras do canal, mas não impediria que elas fossem atacadas com rigor, principalmente a partir de 1905, durante o governo de Jorge Tibiriçá.”<sup>170</sup> Retomadas as obras, passou-se a utilizar novas tecnologias, o que veio a acelerar o seu andamento.

Os trabalhos foram complementados pelas obras de ‘entubamento’ do antigo leito do rio, na parte compreendida entre o Hospício dos Alienados e o ribeirão Anhangabaú. [...] Uma vez construída a galeria junto à ponte do Mercado, ali seria construído um aterro até o nível da rua 25 de Março, transformando o local em uma ‘magnífica praça’, local em que seria instalada a nova estação do Tramway da Cantareira.<sup>171</sup>

Como já afirmado,

A construção desses elementos: galerias, avenidas laterais e mesmo a praça do Mercado seriam incorporados pelo projeto de Bouvard para o Parque D. Pedro II, em 1911, enquanto a Secretaria de Agricultura concluía o conjunto de obras relacionadas ao canal, complementando o sistema de drenagem do entorno. No ano em que Bouvard foi contratado pela Prefeitura Municipal, o canal já possuía 1.197 metros de extensão e toda a alvenaria de pedra que o revestia tinha sido substituída por concreto armado, atendendo à ‘economia e celeridade’ que a intervenção exigia. Avenidas laterais de

18,50 metros cada uma também já haviam sido construídas e em 1914, atingiria as margens do Tietê.<sup>172</sup>

Portanto, essa é, provavelmente, a razão pela qual a proposta de Bouvard preserva as avenidas ao longo do canal do rio Tamanduateí [FIGURA 3.41]. Quando Cochet assume o projeto, as avenidas são desconsideradas em favor de um desenho mais orgânico [FIGURAS 3.42 e 3.43].

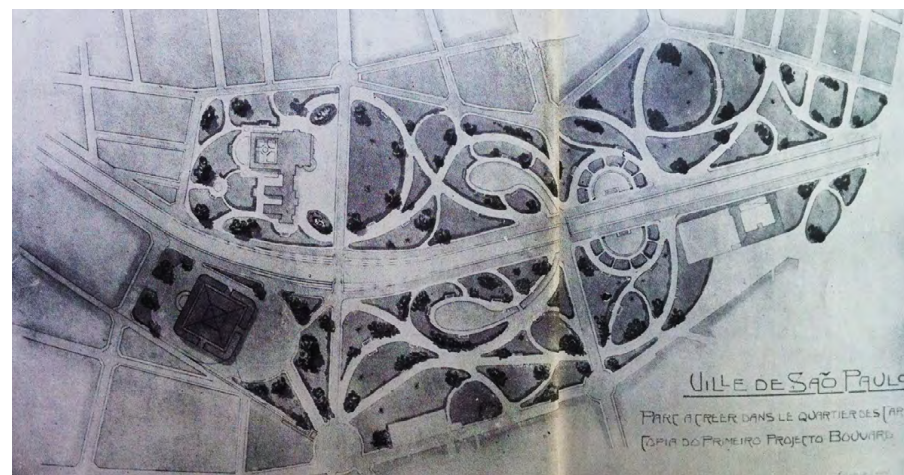


FIGURA 3.41 -Estampa 6. Ville de São Paulo. Parc a creer dans le quartier des Carmes<sup>173</sup>. Na sua proposta para a várzea do Carmo, Bouvard considera as avenidas marginais ao canal do rio Tamanduateí.

<sup>170</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). p. 271.

<sup>171</sup> Ibid., p. 271-272.

<sup>172</sup> Ibid.

<sup>173</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat

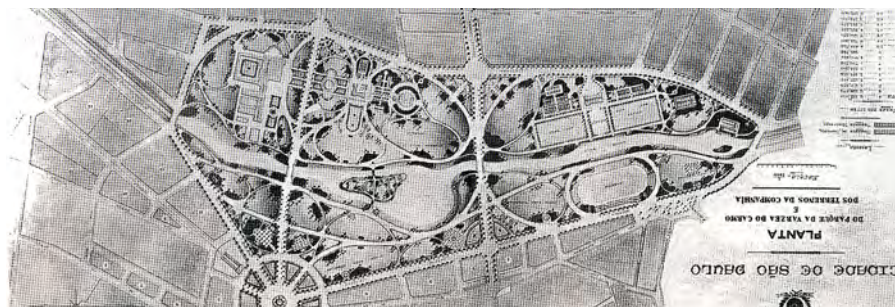


FIGURA 3.42 - Francisque Cochet. Cidade de São Paulo. Planta do parque da várzea do Carmo e dos Terrenos da Companhia, para a várzea do Carmo, no qual as marginais são modificadas em favor de um desenho mais orgânico. Fonte: PMSP



FIGURA 3.43 - Obras do canal do rio Tamanduateí. s.d. Fotografia P&B. Acervo Biblioteca FAUUSP

### 3.1.9. 1890-1903 – JULES MARTIN: EMPREENDIMENTOS DE CARÁTER PRIVADO

Um melhoramento sugerido por um particular, mas não realizado, foi a “Galeria de Crystal” proposta por Jules Martin em 1890, para ser construída no Beco do Inferno, que vem a ser a atual travessa do Comércio, ou Beco do Comercio, como Luiz Bueno de Miranda se refere a esse logradouro. Muito comentada à época, esperava-se que fosse um marco de modernidade na paulicéia:

#### GRANDE MELHORAMENTO

Pelo cidadão Jules Martin, foi requerido, à Intendência Municipal, privilegio para aberturas de passagens de crystal.

A realizar-se semelhante commetimento, a nossa capital terá um verdadeiro melhoramento e embellezamento.

Acha-se exposto na vitrine da casa dos srs. Bernardino Abreu & Comp., a planta e a perspectiva de uma das galerias projectadas.

Sobre este assumpto diz o Diario Popular:

GALERIA DE CRYSTAL—Acha-se exposto na vitrine da casa Bernardino de Abreu & Filho o projecto de uma galeria de crystal, apresentado pelo sr. Jules Martin para substituir o beco do Inferno.

A effectuar-se o que se vê na planta é caso para dizer-se que fica uma cousa bonita e digna de figurar no centro populoso e commercial da cidade de S. Paulo.<sup>174</sup>

Segawa levantou documentação que atesta a determinação de Martin, que chegou a contratar para a empreitada os serviços dos engenheiros Pucci & Micheli<sup>175</sup>. De fato, parece ter sido apenas pela persistência de Martin que a ideia foi à frente. Nos arquivos do Correio Paulistano, várias vezes surgem notícias de solicitações de extensão do prazo

<sup>174</sup> Grande Melhoramento, *Correio Paulistano*, 24.out.1890

<sup>175</sup> Para mais informações sobre a galeria projetada pelos arquitetos, ver Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*

para a construção do conjunto. Sete anos depois de anunciada sua construção, em 1897, o litógrafo ainda insistia:

Discussão do requerimento de Jules Martin, pedindo prorrogação do prazo por mais 2 anos, para apresentar as plantas definitivas para a construção das «Galerias de Crystal», com parecer da comissão de Justiça, sob n.28.<sup>176</sup>

Houve muitas idas e vindas, solicitações, requerimentos e alterações de prazo, pois ainda em 1903, portanto, 13 anos mais tarde, a Câmara concedia, novo prazo ao empreendimento:

IV — Discussão do requerimento de Jules Martin, solicitando prorrogação [sic] de prazo para a construção de galerias de crystal na travessa do Commercio, com parecer da Comissão de Justiça, sob. n. 14, que concluiu pelo seguinte projeto:

Art. 1º. Fica o dr Prefeito autorizado a prorogar [sic] até o fim do anno de 190[3? ilegível] o prazo do contrato com Jules Martin para a construção de uma galeria de chrystal na travessa do Commercio.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrario.<sup>177</sup>

Segundo Barbuy<sup>178</sup>, depois da prorrogação de 1903 “a Câmara não voltou a legislar a respeito, e a obra não se realizou”. Jules Martin faleceu em 1907, sem ver realizada essa ideia.

No entanto, houve uma galeria de cristal realizada em São Paulo. Projetada “pelo arquiteto Max Hehl, para o comerciante alemão Christiano Webendoerfer”<sup>179</sup>, proprietário da loja de fazendas *Ao Cosmopolitano*, localizada no número 56 da rua 15 de Novembro, antiga da Imperatriz. Antonio Egydio Martins<sup>180</sup> informa que a galeria foi construída em 1900, em substituição ao antigo prédio onde funcionava a loja. Hehl tinha seu

escritório nessa galeria, segundo se apurou no seu obituário, no *Correio Paulistano*<sup>181</sup> de 28 de agosto de 1916.

Essa galeria consta nos desenhos preparados pelo escritório de Samuel das Neves<sup>182</sup> para as reformas da capital, entre as ruas 15 de Novembro e da Boa Vista [FIGURA 3.44] assim como na Planta da Cidade de São Paulo de 1911 [FIGURA 3.45].



FIGURA 3.44 - *Projecto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo*, [s.d.]. Detalhe mostrando a galeria Webendoerf, entre as ruas 15 de Novembro e da Boa Vista. Acervo Biblioteca FAUUSP.



FIGURA 3.45 - *Planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo*, c1911. Detalhe mostrando a galeria Webendoerf, entre as ruas 15 de Novembro e da Boa Vista, conforme Barbuy (1999)

Em postal da época, feito a partir de foto de Guilherme Gaensly, observa-se o arco que marcava a entrada dessa galeria à rua 15 de Novembro. [FIGURA 3.46]. Na saída da rua da Boa Vista, situava-se o anexo do Hotel Bella Vista, cena de crime passionai muito comentado à época<sup>183</sup>. [FIGURA 3.47]

<sup>181</sup> Dr. Maximiliano Hehl, *Correio Paulistano*, 28.ago.1916, Necrologia

<sup>182</sup> Fundo Samuel das Neves. Acervo Biblioteca da FAUUSP.

<sup>183</sup> Ocorrido em 2 de maio de 1909, esse crime ficou conhecido como “O Crime da Galeria de Cristal”, pois a filial do Hotel Bella Vista ficava nos fundos da Galeria Webendoerf, conhecida como Galeria de Cristal, tinha entrada pela rua Quinze de Novembro (na altura do número 306 atual, atrás do prédio do Banespa) e saída para a Rua da Boa Vista, onde ficava o anexo do hotel, palco do crime. A história repercutiu por muito tempo e acabou

<sup>176</sup> *Correio Paulistano*, ed. n. 12284, p.2 de 20.ago.1897

<sup>177</sup> Galeria de Crystal *Correio Paulistano*, São Paulo, 22.mar.1903 [s.p.]

<sup>178</sup> Heloisa BARBUY, *A exposição universal de 1889 em Paris*, 1999, p. 206.

<sup>179</sup> *Ibid.*

<sup>180</sup> Antonio Egydio MARTINS, *São Paulo antigo. 1554-1910*, p. 376.



FIGURA 3.46 - São Paulo. Rua 15 de Novembro., Cartão-postal Guilherme Gaensly, c.1905. No centro da imagem, entre os toldos, a entrada da Galeria de Crystal ou Galeria Webendoerf. O edifício da esquina seria demolido em 1906 para ali ser construído o Edifício Briccola, com projeto de Samuel das Neves. Disponível em: <www.e-bay.com>. Acesso em 2.set.2013.



FIGURA 3.47 - Anúncio do Hotel Bella Vista no Correio Paulistano, 1909.

Outra área que esteve sob a mira do litógrafo francês eram os baixos do viaduto do Chá. Foram encontradas duas notícias no Correio Paulistano,

nas quais Martin requer a exploração da área. Eis a primeira delas, meses antes da inauguração do viaduto:

De ordem do Intendente Municipal cidadão Cesario Ramalho da Silva, faço publico para o conhecimento dos interessados que, o cidadão Jules Martin, requereu titulo de arrendamento dos terrenos e armazens, sito nos baixos do Viaducto do Chá. São por isso convidados todos aquellos que forem contrários a essa pretensão a se apresentarem nesta secretaria, dentro do prazo de oito dias, contados da presente data e munidos de documentos que provem os seus direitos. Secretaria da intendencia municipal, de S. Paulo, 29 de agosto de 1891.  
O secretario Alvaro Ramos.<sup>184</sup>

A segunda solicitação data de 1894. Não há notícias, entretanto, da existência de oposição feita por outrem. Em ambas, é estranho constar a existência de armazéns nessa área. Pode-se supor que Martin os utilizaria como depósito de sua oficina de litografia. Para a presente pesquisa, tal notícia é um dado importante, pois deixa claro que havia interesse na utilização da extensa área do vale do Anhangabaú, agora muitas vezes tratada como “os baixos do viaduto”.

Assinale-se ainda, outra proposta, negada, do inquieto litógrafo: a instalação de um parque na Cantareira, local muito visitado no fim do século XIX, após a implementação do sistema de abastecimento de água para a capital, em virtude do fácil acesso proporcionado pelo *tramway*:

«Aguarde oportunidade», foi o despacho dado pela Secretaria da Agricultura ao requerimento de Jules Martin, pedindo concessão de um parque na Cantareira, para construção de estabelecimentos para divertimentos publicos.<sup>185</sup>



inspirando um filme intitulado “Noivado de Sangue”, produzido no Rio de Janeiro naquele mesmo ano. Ver também Barbaro crime na galeria de crystal., *Correio Paulistano*, 24.fev.1909

<sup>184</sup> Correio Paulistano, p.2, ed. 2010653

<sup>185</sup> Aguarde..., *Correio Paulistano*, 7.set.1898

## 3.2. OS MELHORAMENTOS TOMAM FORMA(S)

### 3.2.1. 1906 – BUENO DE MIRANDA: UMA AVENIDA CENTRAL NO TRIÂNGULO

A partir de 1906, várias propostas foram apresentadas, quer da parte das instituições públicas, quer da parte de setores da iniciativa privada que, como visto, dada a fartura de crédito nos primeiros anos do século XX, puseram-se a elaborar intervenções de toda sorte. Dentro do período de doze anos que Antonio Prado foi prefeito de São Paulo, houve inúmeras propostas, que foram apreciadas e mais detalhadas por outras pesquisas<sup>186</sup>.

Chama a atenção, no entanto, aquela apresentada por Luís Bueno de Miranda [FIGURA 3.48], amigo da família Prado e também fazendeiro na região da Mogiana. Na esteira do sucesso das obras de remodelação do Rio de Janeiro, os paulistas também ansiavam por implantar por aqui uma “Avenida Central”, emulação dos Champs Elysées que, como já discutido na primeira parte desta Tese, era um dos símbolos da Paris cosmopolita e moderna. Miranda, segundo Campos, foi “um dos primeiros a lançar a ideia”<sup>187</sup>, em 4 de novembro de 1906, dois meses depois de o vereador Silva Telles ter encaminhado à Câmara Municipal a Indicação n. 147<sup>188</sup>. O contexto do Encilhamento parece-lhe propício à ação:



FIGURA 3.48 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda. No centro, a Avenida Central. (Miranda, 1945, p.11) Acervo Biblioteca FAUUSP. Foto da autora, 2013

<sup>186</sup> Veja-se, por exemplo, as já citadas pesquisas de Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo e Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926).

<sup>187</sup> Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, p. 108.

<sup>188</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Indicação nº147, de 1906, Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensáveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá

Agora que nosso país parece querer entrar francamente em nova fase de prosperidade com a entrada de grandes capitais estrangeiros, e que o Rio se transforma rapidamente, com a abertura de grandiosas avenidas e outros melhoramentos que deslumbram a todo mundo, julgo oportuno lembrar que São Paulo poderá tratar de fazer, também, qualquer coisa semelhante e sem grandes dispêndios.

Imaginemos, por exemplo, a abertura de uma bela Avenida Central que, em prolongamento da Avenida Luiz Antonio, venha ter ao Largo do Rosário [Praça Antônio Prado]...<sup>189</sup>

Para a consecução da “Grande Avenida”, o tecido histórico da colina deveria ser rasgado, a partir do início da avenida Luiz Antonio, na esquina da rua Riachuelo, cruzando as ruas Senador Feijó, Benjamin Constant, José Bonifácio, Direita, da Quitanda, Alvares Penteado, Rua do Comércio e finalmente, chegar à praça Antonio Prado.

Apesar de reivindicar para a cidade um símbolo de modernidade, Miranda não se mostra indiferente ao problema da circulação e em complemento à abertura da “Grande Avenida”, propõe “o alargamento da rua de S. Bento, afim de dar vasão ao grande movimento que terá este trecho de rua depois de inaugurado o viaduto que ligará o bairro de Santa Efigênia a este Largo.”<sup>190</sup> [FIGURA 2.49]

Bueno mostra-se, portanto, muito atualizado em relação às transformações em curso, pois as obras do viaduto ainda não haviam se iniciado, posto que a sua implantação foi regulamentada pela Lei 910, 9 de junho de 1906<sup>191</sup>. A ideia do alargamento da rua São Bento será considerada

e entrará na pauta das discussões da Câmara no ano seguinte, paralelamente à discussão do Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais.

A seguir, a FIGURA 3.49 mostra um resumo das ações propostas por Luiz Bueno de Miranda.

Conforme Campos, foi a partir dessa proposta que foram abertas as ruas Cristóvão Colombo e Senador Paulo Egídio, acarretando, esta última, na demolição de alguns prédios entre as ruas Benjamin Constant e José Bonifácio<sup>192</sup>. Ainda segundo esse autor, a rua Senador Paulo Egídio teria sido aberta somente na década de 1920, aproveitando “os terrenos remanescentes das desapropriações efetuadas pelo governo do estado” logo após 1906. De fato, a rua não consta no mapa da cidade de São Paulo de 1905<sup>193</sup> [FIGURA 3.50] e está indicada no mapa de 1913<sup>194</sup> com linhas tracejadas [FIGURA 3.51], o que enseja que estivesse em projeto ou que sua abertura estivesse em andamento, em função das desapropriações em curso. Nos mapas posteriores preparados para a administração municipal a rua não mais aparece, retornando somente em 1930<sup>195</sup> [FIGURA 3.52].

<sup>189</sup> Luís Bueno de MIRANDA, *Melhoramentos no centro da cidade*, 1945, p. 4-5. NOTA: o artigo de Luiz Bueno de Miranda foi reeditado em 1945, pela Sociedade Amigos da Cidade.

<sup>190</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>191</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei N°910 de 9 de junho de 1906, Auctoriza o Prefeito a mandar construir um viaducto ligando os largos de S. Bento e Santa Efigenia

<sup>192</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, p. 108.

<sup>193</sup> Cf. Alexandre Mariano COCOCI e Luiz Fructuoso e COSTA, *Planta geral da cidade de São Paulo*

<sup>194</sup> Cf. \_\_\_\_\_, *Planta geral da cidade de São Paulo*, [1913]

<sup>195</sup> Cf. SARA-BRASIL, *Mapa topográfico do Município de São Paulo*, 1930



FIGURA 3.49 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda. Anotações dos principais pontos da proposta. Acervo Biblioteca FAUUSP. Foto da autora, 2013



Quanto à rua Cristóvão Colombo, ainda que Campos afirme que foi aberta em 1906, provavelmente a rua, já existente enquanto espaço público, — “mais uma travessa do que uma rua”, segundo o próprio Miranda<sup>196</sup> — tenha sido somente retificada e alargada, pois consta nos mapas da cidade de 1881<sup>197</sup> [FIGURA 3.53] e 1905<sup>198</sup> [FIGURA 3.50], servida por linhas de bonde, inclusive.

O artigo de 4 de novembro de 1906 ainda defendia outras intervenções que visavam “o embelezamento da nossa Capital, trazendo-lhe grandes comodidades”, como a ligação da rua da Boa Vista ao largo do Palácio, “por meio de um belíssimo viaduto” após a demolição do “elegante teatrinho que fecha a rua da Boa Vista”, como já o fizera Adolpho Augusto Pinto em 1900 e o

prolongamento da Avenida Rangel Pestana, Ladeira do Carmo acima da rua deste nome [rua do Carmo], donde ela tomará novo rumo até os fundos da Sé, cujo Largo vai ser grandemente aumentado, ou até a grande Avenida Central (projetada) pelas ruas de Santa Tereza, Caixa d'Água, etc.<sup>199</sup> [FIGURA 2.49]

Novamente, Miranda mostra sintonia com o debate sobre as transformações da área central paulistana, porque já se discutia, naquele momento, a ampliação do Largo da Sé para a implantação do Paço Municipal. A Câmara Municipal ratificou a decisão pela implantação do Paço junto à Sé pela Lei 1345, de 26 de agosto de 1910<sup>200</sup>. Em 1911,

Bouvard desenvolverá a ideia, propondo a organização, nessa área, do Centro Cívico paulistano.



FIGURA 3.50 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1905, Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo entre o Largo de São Francisco e a Rua Riachuelo, servida por linha de bonde.. Ainda não há indicação da futura rua Paulo Egídio. Cococi e Costa, 1905. Acervo PMSP

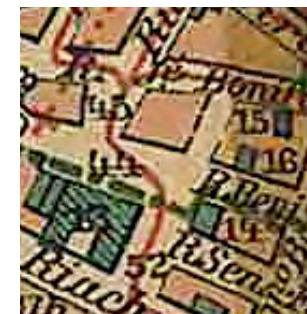


FIGURA 3.51 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1913, Detalhe mostrando a indicação da futura rua Paulo Egídio, em traçado.. Cococi e Costa, 1913. Acervo PMSP



FIGURA 3.52 - Planta da cidade de São Paulo, SARA Brasil, 1930. Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo entre o Largo de São Francisco e a Rua Riachuelo, servida por linha de bonde. A rua Paulo Egídio está aberta, quase que totalmente concluída. Acervo Biblioteca FAUUSP

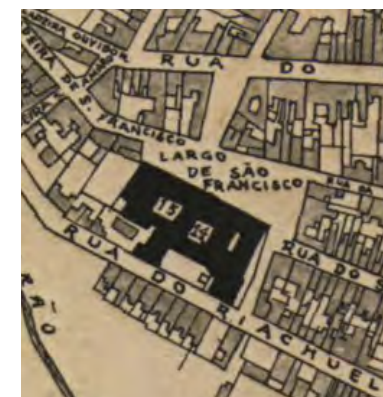


FIGURA 3.53 - Mapa da cidade de São Paulo, Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, 1881. Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo entre o Largo de São Francisco e a Rua Riachuelo, ainda não retificada.. Acervo PMSP

<sup>196</sup> Luís Bueno de MIRANDA, Melhoramentos no centro da cidade, p. 8.

<sup>197</sup> Cf. Henry JOYNER, Planta da cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, 1881

<sup>198</sup> Cf. Alexandre Mariano COCOCI e Luiz Frutuoso e COSTA, *Planta geral da cidade de São Paulo*

<sup>199</sup> Luís Bueno de MIRANDA, Melhoramentos no centro da cidade, p. 5.

<sup>200</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei N°1345 de 26 de agosto de 1910, Auctoriza a construção do Paço Municipal

Miranda ainda foca na Travessa do Grande Hotel e na ligação da Avenida Central proposta ao Teatro Municipal, ainda em obras:

Outras ideias que influirão muito para melhorar o mau aspecto da nossa “City”, facilitando a circulação ao público, seriam: o prolongamento da Travessa do Grande Hotel até a rua da Formosa e, também, até a rua da Boa Vista, em linha mais ou menos reta, afim de eliminar-se o beco do Comércio e, finalmente, a abertura de nova rua que fosse em direção ao novo Teatro Municipal, partindo da nova Avenida Central, de ponto próximo à Tesouraria da Fazenda, atravessando as ruas de S. Bento, Líbero Badaró, **futura Anhangabaú** e Formosa, afim de suprimir-se também a inconcertável rua da Quitanda.<sup>201</sup>

Da leitura da passagem acima deduz-se que Miranda conhece a proposta de Silva Telles. Para ele, o papel que Telles atribui à rua Líbero Badaró seria desempenhado pela sua Avenida Central. E dela partiriam ruas perpendiculares que a ligariam com o outro lado do vale do Anhangabaú. A menção à “futura Anhangabaú” evidencia que concordava com as intenções de Telles, de apropriar-se do fundo do vale para a implantação do prolongamento da rua Anhangabaú, criada a partir do fechamento do ribeirão entre as ruas de S. João e 25 de Março, como já se viu na apreciação da gestão de Theodoro Sampaio e na proposta de Adolpho Pinto.

As ideias de Bueno de Miranda são, portanto, propostas que retornarão à pauta das discussões anos depois. Por isso, tornam-se mais um precedente importante para a discussão que se fará mais à frente, quanto aos diversos planos apresentados e, principalmente, quanto à atuação de Samuel das Neves.



### 3.2.2. 1906 – AUGUSTO CARLOS DA SILVA TELLES: ENTRE ESTÉTICA E FUNCIONALIDADE

Deste ponto em diante, não é mais possível examinar as varias proposições de maneira isolada posto que, primeiro, desenvolvem-se simultaneamente, e, segundo, compõem um quadro complexo de propostas que visam atender, a partir de diferentes pontos de vista e basicamente, a demandas quase sempre de mesma natureza. Também ocorre de superporem-se mutuamente e, eventualmente, neutralizarem as posições contrárias a cada uma delas. Isso é confirmado, anos mais tarde, quando Victor da Silva Freire referiu-se ao “o empenho, constante e sempre presente, de ver entrosados entre si todos os elementos da cidade. Empenho que sempre dominou a Diretoria de Obras Municipais, desde que em 1910 começou “**sua intensa propaganda**”, tendo em mira disciplinar a formação do futuro ‘São Paulo, grande cidade’<sup>202</sup> .

O que esta pesquisa procura elucidar é que essas tensões não eram exclusivas da relação entre Estado e Município, como se acreditava, mas extrapolam o âmbito público e permeiam também as relações de iniciativas de caráter privado, contaminando, não raro, as relações pessoais e profissionais.

De fato, as esferas municipal e estadual são as pontas mais visíveis de tensões muitas vezes não explicitadas, porém sempre presentes. Esta pesquisa entende que a aproximação que estudos anteriores fazem deste momento é um tanto parcial. Examinam-se cada proposta de modo estanque, em sua própria lógica. Daí transparecer quase exclusivamente a dicotomia município-estado. Outros autores vão priorizar o debate teórico que

<sup>201</sup> \_\_\_\_\_, Melhoramentos no centro da cidade — grifo nosso.

<sup>202</sup> Victor da Silva FREIRE, Urbanismo, p. 77. — grifo nosso.

fundamenta as diversas propostas. Apesar da importância desse viés, que examina e explora a instauração do debate urbanístico ‘moderno’ entre nós — e suas várias fontes tecnológicas, sociológicas, etc., bem como as diversas origens, as chamadas escolas francesa, inglesa e alemã, principalmente, tal viés mostra-se insuficiente para o esclarecimento dos objetivos da presente pesquisa.

Assim, propõe-se a análise dos fatos a partir de outros referenciais. Explica-se: considerando-se que para uma intervenção de qualidade é necessário um aporte teórico consistente, de acordo com o que se consolidou como campo do saber urbanístico, de fato, nenhuma das propostas trazidas à luz entre 1906 e 1911 seria suficientemente consistente para ser considerada, a não ser, aparentemente, aquela elaborada pela Diretoria de Obras Municipais, dirigida por Victor da Silva Freire. Portanto, ao se partir desse pressuposto, as demais ideias tornam-se imediatamente desqualificadas, pois não são planos gerais e não têm um aporte teórico que lhes sustente.

Assim, esta pesquisa não considera a fundamentação teórica como o único critério para o exame das proposições. Como se tentou mostrar até agora, muitas delas são ideias que atravessaram décadas e administrações com diferentes concepções políticas e estéticas, por exemplo. A instalação desse debate mais teórico é aqui considerada apenas como mais uma das facetas do objeto de estudo e não pode ser a lente exclusiva pela qual os demais protagonistas devam ser examinados.

Procurando por um meio de realçar os diversos matizes presentes na questão dos Melhoramentos de S. Paulo, procedeu-se à confrontação dos diversos planos e propostas tendo como tela de fundo o desenrolar da cronologia. Emergiu daí a superposição de interesses e ações, dos planos e seus protagonistas. Ações de um grupo que a princípio pareciam isoladas

surgem como respostas à movimentos de outros grupos e assim viu-se conformar uma teia de eventos somente explicável a partir de sua apreciação apoiada no desenrolar da cronologia.

No início deste capítulo, a cronologia já estava presente, porém somente como baliza secundária, pois a maior parte dos eventos considerados apoiava-se em um personagem ou esfera de ação institucional — os governos Estadual e Municipal ou a iniciativa privada.

Deste ponto em diante a cronologia assume o papel de fio condutor das análises, porque o que se observará é que protagonistas e ações ora comparecem no âmbito público, quer estadual ou municipal, ora no âmbito privado, respondendo a interesses de corporações ou indivíduos. E não poucas vezes uma ação de caráter público é realizada ou concebida em benefício ou decorrência de um interesse particular.

Nesse contexto, a profundidade da fundamentação teórica das várias ações perde relevo. Ou seja, entende-se que, por exemplo, a conferência de Victor da Silva Freire no Grêmio Politécnico, ainda que o trabalho do Diretor de Obras Municipais fosse bem fundamentado, o que estava em jogo era um embate político entre Victor Freire e o Conde de Prates. Assim, Freire lida com a situação armado com sua erudição técnica, que no entanto, é insuficiente para enfrentar o Conde de Prates e sua ampla e consolidada rede de relações. Nesse mesmo viés, o fato de Bouvard ser mais propenso aos preceitos haussmannianos ou sitteanos importa menos do que a influência que sua autoridade em “embelezamentos e melhoramentos das cidades modernas”<sup>203</sup> possa exercer sobre as decisões do conde.

203 Bouvard - morte do illustre architecto, *O Estado de S. Paulo*, 7.nov.1920, p. 3.

Deve-se observar que as imagens referentes à proposta de Telles trazidas a público por pesquisas precedentes<sup>204</sup> são, via de regra, retiradas de fontes secundárias, especificamente, o Relatório de 1911 do Prefeito Raymundo Duprat. A presente pesquisa trabalha a partir do exame de originais encontrados no acervo do Arquivo Histórico Municipal. Dentre esses há uma imagem, reprodução e redução fotográfica da planta original de 1907 que, a que tudo indica, foi utilizada para ilustrar o citado Relatório de 1911...<sup>205</sup>. O conjunto consultado faz parte da documentação anexada à Lei 1331, de 6 de junho de 1910<sup>206</sup>. A partir dessa constatação, e a partir do exame das demais pranchas e textos que integram o conjunto dos materiais relativos aos Melhoramentos de São Paulo, é que são feitas as considerações a seguir.

O que se pretende demonstrar é que, como já afirmado no início deste texto, ao contrário do que a historiografia consagrou, não existe um plano elaborado por Silva Telles ou diretamente resultante de suas propostas, mas algumas Indicações e Projetos de Lei de sua autoria — que revelam seu envolvimento no debate acerca do desenvolvimento ordenado da cidade de São Paulo — que instrumentaram, ao lado de Indicações e Projetos de Lei de outros vereadores, as propostas da Diretoria de Obras Municipais de 1907 e de sua segunda versão, finalizada em dezembro de 1910, além do Plano Bouvard, em 1911. Outras propostas já bem conhecidas, como a chamada “Grandes Avenidas”, de Alexandre Albuquerque e o chamado “plano

Samuel das Neves”, também procuraram atender às Indicações de Silva Telles e seus companheiros de vereança.

Além dos protagonistas já consagrados — Silva Telles, Alexandre de Albuquerque, Victor da Silva Freire e Eugenio Guilhem — propõe-se que seja incorporado ao grupo outra figura que se revelou importante, Luiz Bueno de Miranda, até então relegado a um plano secundário. Como se verá, este último protagonista pode ter sido responsável por algumas características adotadas pelo Plano desenvolvido por Samuel das Neves.



### 3.2.2.1. 1906 – SILVA TELLES: INDICAÇÃO N. 147 X LIVRETO

Augusto Carlos da Silva Telles<sup>207</sup> (1851-1923), exerceu três mandatos como vereador em São Paulo e também participou da Comissão de Obras Municipais<sup>208</sup>. Durante o primeiro mandato, transcorrido entre junho

<sup>207</sup> Silva Telles (São Paulo, 24 de outubro de 1851 – 14 de novembro de 1923) era egresso da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, formado em 1875 (CAMPOS, 2002, p.112), ou 1878, segundo José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*. Era contemporâneo de Aarão Reis, que se formou na mesma escola em 1874 (Cf. Heliana Angotti SALGUEIRO, *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*, 1997). No governo Prudente de Moraes (1897-1898), ocupou o cargo de Diretor de Obras da capital federal. (nesse período Pereira Passos era presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II (1897-1899) Cf. Verena ANDREATTA, *Cidades quadradas, paraísos circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*, p. 174.. Isso pode sugerir que tenha trabalhado ou mantido contato profissional com Paul Villon). Talvez tenha sido por intermédio de Telles que Villon tenha sido convidado a projetar o parque da avenida Paulista. Uma hipótese a ser verificada.

<sup>208</sup> Legislaturas: 5ª - De 07/01/1905 a 15/01/1908 - eleito Vereador; 6ª - De 15/01/1908 a 15/01/1911 - eleito Vereador com 530 votos; 7ª - De 15/01/1911 a 15/01/1914 - eleito Suplente com 334 votos; Vereança: De 30/06/1906 a 15/01/1908; De 15/01/1908 a 15/01/1911; De 04/07/1913 a 15/01/1914 ver. Comissões: Comissão de Obras Municipais de 07/01/1907 a 15/01/1908; Comissão de Obras Municipais de 15/01/1908 a 15/01/1909; Comissão de Obras Municipais de 15/01/1909 a 15/01/1910; Comissão de Obras Municipais de 15/01/1910 a 15/01/1911; Comissão de Obras Municipais de 11/07/1913 a 15/01/1914. In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO) *Portal da Câmara Municipal de S. Paulo. Biblioteca. Base de dados. Vereadores*. Acesso em: 20.ago.2012

<sup>204</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*; TOLEDO, Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*; José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*; Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

<sup>205</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat

<sup>206</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá

de 1906 e janeiro de 1908, Telles elaborou a Indicação Nº 147, de 15 de setembro de 1906<sup>209</sup>, que originou, segundo Simões Jr.<sup>210</sup>, o livreto *Melhoramentos de São Paulo*<sup>211</sup>.

Embora a historiografia tenha consagrado a existência de uma “proposta Silva Telles”, a rigor, não existe um plano organizado pelo vereador. Existem, sim, Indicações que Silva Telles apresenta à Câmara Municipal e um Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, de 1907, que responde à Indicação Nº 147, de autoria de Silva Telles. Portanto, se há uma proposta mais global, é somente o texto, editado em 1907, na forma de um livreto, sem imagens ou plantas.

Essa obra conteria, segundo Simões Jr.<sup>212</sup>, além do que previa a Indicação Nº 147, um resumo de estudos realizados pelo vereador em 1906. O texto de Telles já foi mencionado e revisado por outros autores, como Toledo<sup>213</sup> e o próprio Simões Jr.<sup>214</sup>, mas é importante aqui retomar algumas questões que o vereador levanta. Por exemplo, seu posicionamento acerca de iniciativas das gestões anteriores, comentadas nos tópicos precedentes. Em seu texto, Telles reconhece e resgata tais iniciativas, surgidas desde o último quartel do século XIX<sup>215</sup>.

<sup>209</sup> Indicação nº147, de 1906, Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensáveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensáveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá.

<sup>210</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 887.

<sup>211</sup> Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*, 1907

<sup>212</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*.

<sup>213</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *Anhangabau*, 1989

<sup>214</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

<sup>215</sup> ‘A velha cidade que recebera de João Theodoro, quando presidente da província, o bafejo de um administrador esclarecido, teve realizados alguns melhoramentos, mostras somente da clarevidencia do illustre paulista...’ In: Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*, p. 8-9.

Reconhece, também, a responsabilidade da municipalidade pela implementação de melhorias urbanas, referindo-se particularmente à gestão de Antonio Prado (1899-1910):

A obra municipal realizada em São Paulo nestes oito ultimos annos é notavel e a todos impressiona.

A tradicional e acanhada Paulicéa transfigurou-se em formosa cidade, adoptando toda sorte de melhoramentos, — extendendo-se em todas as direcções, — caprichando em sua architectura, — alargando e rectificando suas estreitas e tortuosas ruas, — ornando-se com jardins elegantes e uma arborisação profusa e caprichosamente tratada, esmerando-se nos calçamentos de suas ruas e praças... tudo realizando sem offensa de direitos, sem desperdícios, levantando e firmando os creditos da administração municipal...<sup>216</sup>

O autor chega, inclusive, a creditar à capital paulista as razões do “despertar” carioca para os melhoramentos urbanos promovidos por Pereira Passos:

Não se poderá negar a decisiva influencia que exerceu São Paulo para que o Rio de Janeiro despertasse e enveredasse por essa transformação freneticamente realizada.<sup>217</sup>

Na segunda parte, Telles observa o grande crescimento da população de São Paulo, que “em trinta annos decuplicou o seu povoamento”, chegando, naquele momento, a “300.000 habitantes.”<sup>218</sup> Telles admite que a cidade, com tão alta taxa de crescimento, esteja se desenvolvendo de forma desorganizada, citando como exemplo o modo desordenado como vinha se desenvolvendo o bairro de Santa Cecília. Em seguida, na terceira parte,

<sup>216</sup> Ibid., p. 11-12.2

<sup>217</sup> Ibid., p. 12-13. De fato, Andreatta cita a abertura da avenida Paulista, anos antes, como modelo para o que se realizou no Rio de Janeiro na administração Pereira Passos. Cf. Verena ANDREATTA, *Cidades quadradas, paraísos circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*, p. 197.

<sup>218</sup> TELLES, Augusto Carlos da Silva. *Melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1907, p.15

propugna por “um serviço organizado que a si tome essa importantíssima função do governo municipal”, que, “sob a superintendencia de architectos”, encarregue-se “do exame do todos os projectos de construcções, tendo sob sua immediata inspecção todos os delineamentos de ruas e praças, superintendendo a abertura de avenidas, jardins e mais elementos que concorram para o conforto, a hygiene e embellesamento”<sup>219</sup>. De fato, a administração municipal será aprimorada nesse quesito. Em 1907 — e talvez por influência de Silva Telles — houve ações visando a ampliação dos quadros técnicos da Diretoria de Obras Municipais<sup>220</sup>.

Na quarta parte, trata dos problemas do centro da cidade, “o clássico triângulo”<sup>221</sup>, tanto do ponto de vista da circulação, como também tecendo considerações sobre a estética geral da massa edificada. É aí que sugere a ideia da transformação da rua Líbero Badaró, com a desapropriação do seu lado ímpar, e sua transformação em “**uma bellissima avenida central**, dominando esse valle sob os dois viaductos, hoje tão mal aproveitado e que poderá transformar-se em um sitio encantador.”<sup>222</sup> Para completar o arranjo, sugere também a desapropriação das casas existentes na rua Formosa, no lado Oeste do vale. Como se viu, as relações institucionais entre as esferas municipal e estadual eram complexas. Mas, aparentemente, Telles não considera difícil que o Congresso Estadual auxilie a municipalidade na empreitada: “Ahi está o Congresso do Estado agora reunido; porque não

tomaria uma resolução capaz de auxiliar a municipalidade nesse e outros melhoramentos imprescindiveis?”<sup>223</sup>

Na quinta parte, faz considerações acerca das condições em que se encontra o Brás. Sugere as melhorias que julga necessárias para que o bairro, junto com a Mooca, alcance as condições urbanas presentes em outras áreas da cidade posto que, àquela altura, a região concentrava cerca de um terço da população paulistana e já se ouviam vozes acusando a maior atenção da administração pública às ações de melhoramentos de Antonio Prado “em detrimento de mudanças [...] mais urgentes, em locais onde as condições para uma vida saudável eram mínimas”<sup>224</sup>. Para tanto, sugere a construção de vilas operárias e a implantação de áreas ajardinadas, o que leva à sexta parte, quando o vereador propõe que a várzea do Carmo seja transformada num “amplo e soberbo parque”<sup>225</sup>, antes que seja invadida por “habitações primitivas e pouco hygienicas.”<sup>226</sup> Nada há de novo nessa proposição, já que a várzea vinha sendo objeto de propostas e intervenções desde o final do século anterior, como se viu anteriormente. Segundo Simões Jr., a Indicação Nº 147 originou intenso debate na Câmara Municipal, principalmente quanto a sua exequibilidade, já que envolvia custos relativos a um grande número de desapropriações.

Quase em seguida, dois meses após a entrada em discussão da Indicação Nº 147, Luiz Bueno de Miranda propõe a abertura de uma Avenida Central em continuação à Avenida Brigadeiro Luiz Antonio. Apesar da pouca importância dada à proposta de Bueno de Miranda, defende-se que ela seria também um dos estopins do debate que só se findará

<sup>219</sup> TELLES, Augusto Carlos da Silva. *Melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1907, p.27-28

<sup>220</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Projeto nº37, de 14 de Outubro de 1907, A Camara Municipal de S. Paulo decreta: [¶] Art. 1o. — A secção de expediente da Directoria de Obras ficará assim constituída...

<sup>221</sup> Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*, p. 33. >> RETIRAR

<sup>222</sup> *Ibid.*, p. 39. — grifo nosso

<sup>223</sup> *Ibid.*, p. 39-40.

<sup>224</sup> Liane Maria BERTUCCI, *Saúde: arma revolucionária* : São Paulo, 1891/1925, 1997, p. 59.

<sup>225</sup> Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*, p. 53.

<sup>226</sup> *Ibid.*, p. 53-54.

com o Plano Bouvard. Afinal, as ideias de Miranda sobre a reformulação da área central da cidade são antagônicas às proposições de Silva Telles, pois que defendia a implantação da “Grande avenida” no interior do triângulo e não em sua periferia, com o alargamento da rua Líbero Badaró..



### 3.2.2.2. 1907 – OS MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO: SILVA TELLES X DIRETORIA DE OBRAS MUNICIPAIS

Há que se confrontar o texto publicado por Telles em 1907 com a planta elaborada pela Diretoria de Obras, no mesmo ano. Como visto, o livreto *Melhoramentos de São Paulo*<sup>227</sup> resulta das observações de Telles sobre o processo de crescimento, industrialização e enriquecimento da capital paulista e inclui, além das considerações sobre a área do Anhangabaú, sugestões para outras regiões da cidade como, por exemplo, para a área do Brás e Mooca, os bairros que mais crescem demograficamente e onde os serviços públicos são distribuídos mais escassamente.

Silva Telles preocupa-se também com aspectos estéticos, quando questiona a forma como se dava a urbanização de Santa Cecília e adjacências. Essas outras questões, que contemplam bairros mais distantes, embora também importantes, mais tarde desaparecem na discussão sobre os Melhoramentos de São Paulo, cujo foco fecha-se sobre as áreas centrais da capital e, principalmente, o vale do Anhangabaú. Portanto, a partir dessa observação, pode-se afirmar que o desenho elaborado para o vale pela

Diretoria de Obras Municipais em 1907 corresponde apenas parcialmente às ideias expressas por Telles em seu livreto.

O que se deseja explicar é que o desenho não é feito em correspondência direta com o texto. E, ainda, que não é o texto de Telles que instala o debate sobre a área central. É uma constatação importante porque, em geral, se tomam as ideias de Telles como deflagradoras do debate sobre as transformações da área central da capital.

Como se viu acima, em gestões anteriores, discutia-se uma solução para a área e a ideia, tanto da implantação de uma avenida, quanto da implantação de um parque ou jardim, já havia sido aventada. Assim, é como continuação de um debate iniciado anteriormente que deve-se entender o texto de Telles, bem como sua proposta para o vale do Anhangabaú. Certamente, Telles inova ao propor a abertura das visuais para o futuro parque a partir das demolições propostas para o lado ímpar da rua Líbero Badaró e rua Formosa. O vereador preocupava-se com a preservação das características paisagísticas paulistanas. É de sua autoria a Indicação n. 134, de 22 de junho de 1907, que propõe a criação de vários parques e belvederes visando preservar os “panoramas de rara beleza” e “aproveitar os recursos naturais de aformoseamento” que a topografia movimentada da cidade oferecia. Entre os pontos escolhidos, estava área “na avenida Paulista, em frente ao antigo Parque Paulista”, onde o vereador sugere a instalação de “um terraço que domine a cidade”<sup>228</sup>. Acatada, tal proposta originou o belvedere do Trianon, sobre o qual hoje está implantado o Museu de Arte de São Paulo, cuja concepção preserva tal visual.

<sup>227</sup> Ibid.

<sup>228</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO). (A. C. SILVA TELLES). Indicação nº134, de 1907. Anais da Câmara Municipal: São Paulo, 22.jul.1907. p. 71.

Há que se matizar as afirmações de que as propostas de Telles são portadoras de inovações quanto à compreensão e uso da cidade. Por exemplo, tomar como inovação a utilização de “um fundo de vale para uma ligação viária, uma vez que a forma usual de abrir caminhos era pelos espigões ou pela meia encosta”<sup>229</sup>. Richard Morse já havia observado que os caminhos coloniais podiam estabelecer-se e acompanhar os leitos dos rios<sup>230</sup>. E como se viu, administrações anteriores já haviam proposto essa solução.

Do mesmo modo, entende-se que não há inovação ou inversão dos “padrões tradicionais de ocupação de acordo com os quais os vales do rios eram destinados ao despejo de dejetos domésticos e a eles só se voltavam os quintais dos fundos das casas.”<sup>231</sup> Ao contrário, o ribeirão Anhangabaú continuará a ser alvo de dejetos de toda sorte e é por isso que a administração municipal decide-se pelo seu tamponamento em galeria coberta, o que só corrobora o padrão vigente.

Outro ponto importante a considerar é que Telles também desejava uma Avenida Central. Isso está bastante evidente em seu texto:

Não representa este melhoramento tão somente dotar o centro da cidade de uma rua ampla, que alliviará consideravelmente a movimentação central, trazendo conforto á população; esta simples consideração tornaria imprescindível a transformação dessa viella acanhada, sombria e mal habitada, em **\*uma**

<sup>229</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 88..

<sup>230</sup> “Uma lente colocada sobre a cidade na sua situação regional, mostraria a convergência de estradas como algo mais do que uma intersecção geométrica sobre um plano. Ficariam em relevo as feições dadas ao planalto argiloso pela ação de seus quatro rios principais (Tietê, Tamanduateí, Anhangabaú e Pinheiros: todos correndo na direção do quadrante noroeste) e seus afluentes, e assim sugerindo as direções potenciais do crescimento da cidade. Cada estrada tinha sua origem no triângulo central ou nas proximidades. Algumas aproveitavam o nível do curso dos rios. Outras, para atingirem o espigão que se interpunha entre a cidade e o rio Pinheiros a sudoeste, subiam pelas cristas das vertentes.” In: Richard M. MORSE, *De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo*, 1954, p. 23.

<sup>231</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 88..

**avenida que estará fadada a ser a mais bella rua da capital.**

[...]

Dariamos ao centro da cidade um verdadeiro desafogo, dotariamos São Paulo de uma **bellissima avenida central**, dominando esse valle sob os dois viaductos, hoje tão mal aproveitado e que poderá transformar-se em um sítio encantador<sup>232</sup>.

Assim, tanto Telles quanto Bueno de Miranda estão perseguindo a mesma ideia de centralidade monumental, de emulação de valores estrangeiros, buscando dotar São Paulo dos mesmos valores presentes nas formulações urbanísticas adotadas no Rio de Janeiro e Buenos Aires, ambas tomando como modelo as operações haussmannianas de meados do século XIX.

A proposta de Telles leva vantagem do ponto de vista financeiro, pois como Simões Jr. já afirmou, o vereador era dotado de uma “visão de conjunto sobre os problemas urbanos”<sup>233</sup>. Evitaria operações de demolição dentro do tecido consolidado, como Bueno de Miranda propunha, levando-as para a periferia do triângulo, desapropriando exatamente a área “mal habitada” e, sobretudo pouco valorizada do triângulo, proporcionando, aparentemente, operação pouco onerosa aos cofres municipais e que proveria o vale de ambiência mais apropriada para o Teatro Municipal, completada pela desapropriação e demolição das “casinholas da rua Formosa”<sup>234</sup>. Assim, o projeto da Diretoria de Obras, apreciado logo mais, não pode ser considerado como decorrência direta das proposições de Telles, pois como se verá, ele atende também a outras proposições e cataliza questões mais complexas.

<sup>232</sup> Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*, p. 38-39. — grifo nosso.

<sup>233</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 89.

<sup>234</sup> Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*, p. 40.



Há que se distinguir, portanto, a Indicação nº 147 feita pelo vereador Silva Telles à Câmara Municipal em 15 de setembro de 1906, que resulta em parte do conteúdo do livreto *Melhoramentos de São Paulo*, editado no ano seguinte, da proposta organizada pela Diretoria de Obras Municipais também em 1907, em atendimento ao disposto na citada Indicação de Telles e de duas outras Indicações, uma de abril de 1907 e outra, formulada muito antes, em 1904. Como se verá adiante, quando nos debates ocorridos na Câmara os vereadores faziam menção à “proposta conhecida como Silva Telles”, estavam se referindo ao Projeto de Lei elaborado pelo vereador em 1908 que, por sua vez, decorria da Indicação nº 147, de 1907.

Isto posto, deve ficar claro que o Projeto Silva Telles e o Plano Freire-Guilhem não são exatamente a mesma coisa. Essa distinção é importante, porque disso resulta o reconhecimento de que a proposta conhecida como “Freire-Guilhem” já estava sendo gestada na Diretoria de Obras desde 1907. Isso posto, o que se passa a apresentar é sua primeira versão, que será chamada de Primeiro Plano da Diretoria de Obras. Antes, porém, cabe mais uma observação importante: Optou-se por usar os termos do modo mais próximo possível ao que se usava à época, para minimizar conflitos com a documentação primária. Assim, em geral, o termo “projeto” refere-se à Projetos de Lei encaminhados à Câmara Municipal; “planos” à documentação gráfica que indica a viabilização técnica dos projetos; finalmente, “proposta” às ideias apresentadas de forma diversa, textual ou gráfica, apresentada por agentes externos ao corpo legislativo paulistano.

### 3.2.3. 1907 – O PRIMEIRO PLANO DA DIRETORIA DE OBRAS

#### 3.2.3.1. 1907 – PROJECTO DE MELHORAMENTOS DA ZONA LIMITADA PELAS RUAS LÍBERO BADARÓ, S. JOÃO, FORMOSA, LARGO DO RIACHUELO E LADEIRA DR. FALCÃO

No acervo do Arquivo Histórico Municipal verificou-se que o Primeiro Plano da Diretoria de Obras foi nomeada como *Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão*, datado de 15 de outubro de 1907 [FIGURA 3.54]. Traz a assinatura de J. E. Ribeiro da Silva como engenheiro responsável e o visto de Eugenio Guilhem, vice-diretor da Diretoria de Obras Municipais.

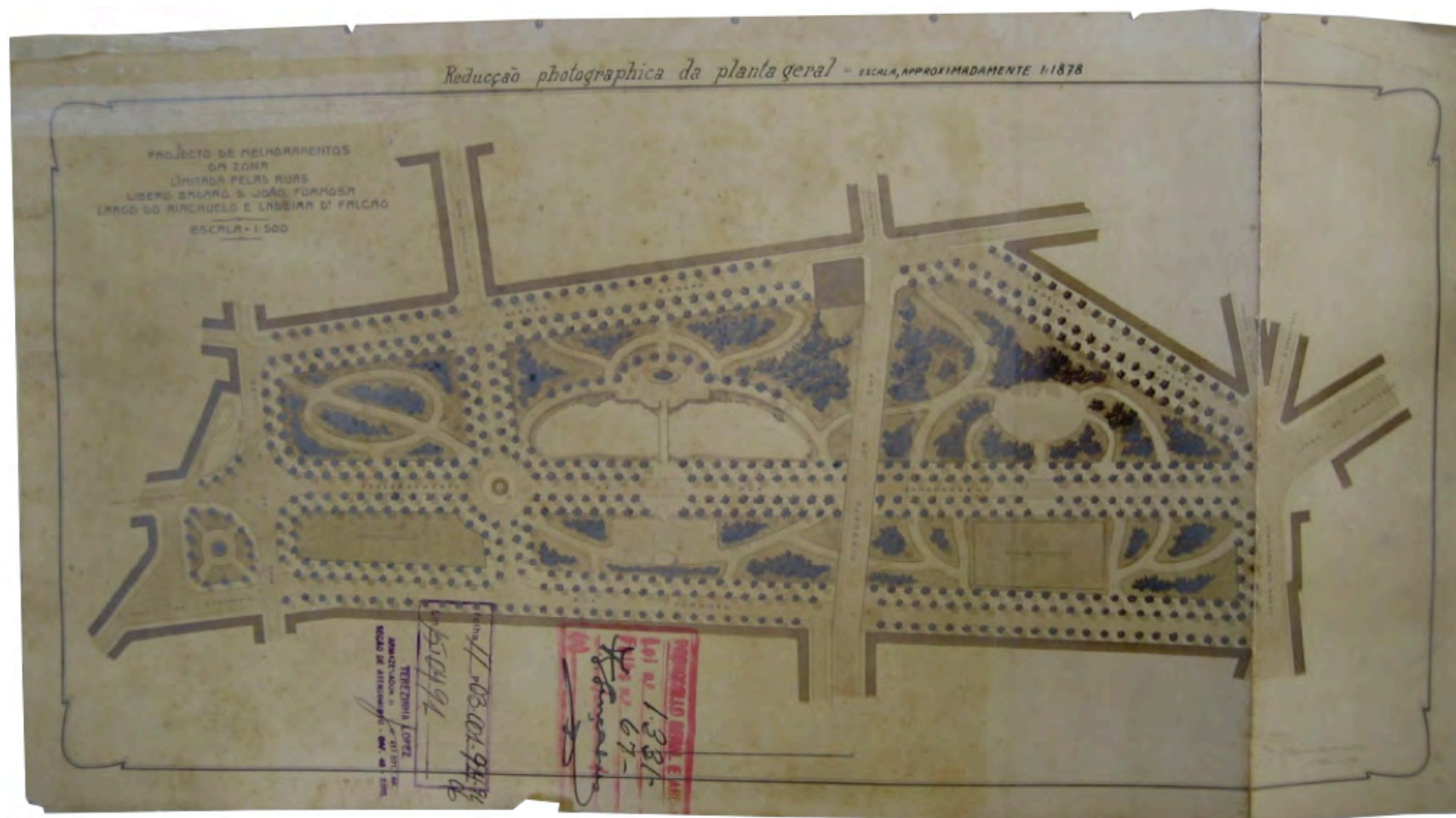


FIGURA 3.54 - Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão. Escala 1:500. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011

Nesse Primeiro Plano, de 1907, observa-se que o engenheiro Ribeiro da Silva assina todos os desenhos e o ofício que o acompanha. Seu texto, transcrito a seguir, detalha o teor da documentação enviada ao Vice-diretor de Obras Municipais, bem como as bases da elaboração do projeto:

*Prefeitura Municipal  
Directoria de Obras*

Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão

São Paulo, 17 de outubro de 1907

Snr. Dr. Vice Diretor

Passo às vossas mãos o projecto junto, dos melhoramentos da zona limitada pelas ruas, Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira do Dr. Falcão e o respectivo orçamento na importância de 3.492:000\$000<sup>235</sup>.

O projecto, organizado de accordo com as vossas instruções, para attender às indicações, Nº 147, de 1906 do Snr. Vereador Dr. Augusto C. Da Silva Telles, Nº 106, do corrente anno, dos Snrs. Dr. Candido Motta e Correia Dias, J. Amarante e R. Duprat e também à de Nº30 do anno de 1904 firmado pelo Snr. Nicolau Baruel, occupa-se da transformação, da parte do valle do Anhangabahú limitado pelas ruas acima referidas, **em um grande jardim, cortado longitudinalmente pelo prolongamento da rua Anhangabahú até o Largo do Riachuelo e transversalmente pelo prolongamento da Travessa do Grande Hotel cujo alargamento é também contemplado no projecto.**

**Todos os predios, das referidas ruas**, cujo fundos estão voltados para o valle, serão, segundo o projecto, expropriados e **as ruas alargadas e arborizadas formando ao jardim uma cintura de largas Avenidas.**

O projecto consta das seguintes peças: Planta Geral na escala de 1:500 (colorida)[ausente do conjunto consultado]; Redução photographica da mesma planta [o original utilizado para ilustrar o Relatório do Prefeito de 1911]; Copias da planta Geral, Perfis das ruas circundantes e Medições e

orçamento das expropriações e das obras a realizar.  
[a] J. E. Ribeiro da Silva<sup>236</sup>

Note-se que o ofício fala em desapropriação de todos os lotes lindeiros à área do futuro parque e não somente à rua Líbero Badaró. Para prosseguir na análise do projeto, convém retomar o teor das citadas Indicações, apresentadas à Câmara Municipal em 1904, 1906 e 1907. São elas as seguintes:

Indicação Nº 30, de 1904

Indico que o sr. Prefeito mande proceder aos necessarios estudos, informando a esta Camara, sobre quaes as desapropriações precisas e mais obras complementares, afim de que **a travessa do Grande Hotel seja prolongada até a rua Formosa.** — Sala das sessões, 6 de fevereiro de 1904. — Nicolau Baruel. — À Prefeitura.<sup>237</sup>

O Grande Hotel era, naquele momento, o melhor e mais bem equipado hotel da cidade e a travessa que levava o seu nome, a atual rua Miguel Couto, ligava a rua de São Bento à rua Líbero Badaró. Provavelmente o nome original da travessa era “Beco da Lapa”, como se observa nos levantamentos realizados por João Baptista de Campos Aguirra [FIGURA 3.55] constantes do acervo do Museu Paulista, mas a fama que o Hotel alcançou acabou transformando-lhe a nomenclatura. Com o início das obras do Teatro Municipal no Morro do Chá, ficou evidente que seriam necessárias novas formas de se acessar a área, e de uma maneira mais direta. É de se imaginar que com o prolongamento proposto seria mais cômodo, por exemplo, aos artistas hospedados no Grande Hotel acederem

<sup>236</sup> J. E. Ribeiro da SILVA, Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão, 1907a — grifo nosso.

<sup>237</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Indicação nº30, de 1904, Indico que o sr. prefeito mande proceder aos necessarios estudos, informando a esta Camara, sobre quaes as desapropriações precisas e mais obras complementares, afim de que a travessa do Grande Hotel seja prolongada até a rua Formosa. — grifo nosso.

<sup>235</sup> Equivalentes a aproximadamente R\$104.760.000,00 em valores atuais

ao Teatro. Artistas de primeira linha, pois sabe-se que Sara Bernhardt esteve em São Paulo no fim de junho de 1886 [FIGURA 3.56], hospedando-se no Grande Hotel, “ocupando tres aposentos do primeiro pavimento superior”<sup>238</sup>.

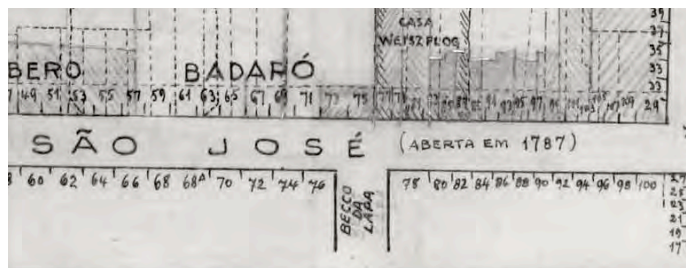


FIGURA 3.55 - Beco da Lapa era o nome original da Travessa do Grande Hotel. João B. de Campos Aguirra. *Morro do Chá. São Paulo. 1917*. Lãpis e nanquim sobre papel vegetal. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Acervo Museu Paulista da USP.



FIGURA 3.56 - Volta ao mundo de Sarah Bernhardt. Correio Paulistano, 10.jul.1886, p.4.

Constatou-se, a partir da consulta à coleção de leis do Município, que no ano seguinte Antonio Prado autorizou as desapropriações necessárias para a abertura da rua proposta por Baruel, pela Lei 905, de 1906, declarando "de utilidade publica os predios e terrenos necessarios para abertura de uma rua, com 16 metros de largura, ligando a rua

Conselheiro Chrispiniano à travessa do Grande Hotel”<sup>239</sup>. De fato, a rua passa a constar dos mapas da cidade após essa data. Comparem-se o mapa de 1905 com os que lhe sucedem.

Quanto à Indicação nº 147 de Silva Telles, seu teor era o seguinte:

Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensaveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá. Para isso, dever-se-á organizar um projecto, tendo em vista:

- prevenir desde já a obrigação de dar ás construcções a serem feitas sob o valle do Viaducto uma fachada de frente para o mesmo valle;
- **prolongar a rua Anhangabahú**, levando-se até o largo do Riachuelo, estudando-se para isso as desapropriações que forem necessárias;
- estudar a desapropriação das casas, face impar, da rua Líbero Badaró, entre as ruas S. João e Direita, assim como da ladeira Dr. Falcão, entre a rua Líbero Badaró e o largo da Memoria, face par.

Isto feito, estudar o meio mais conveniente de aproveitamento da zona desapropriada, attendendo sempre á esthetica do sitio;

- estudar, semelhantemente, quanto se refere á rua Formosa. Sala das sessões, 15 de setembro de 1900 [sic]. Silva Telles. — Á Prefeitura.<sup>240</sup>

Nesta Indicação, Silva Telles expõe o que considera importante para a transformação e o embelezamento da área central da cidade, compreendidos aí tanto o “triângulo” quanto a “cidade nova”, onde estava sendo erguido o Teatro Municipal. No livreto que edita no ano seguinte, o vereador justifica amplamente a Indicação de 1906. Preocupa-lhe o aspecto desmazelado do vale do Anhangabaú, ocupado por casas de aluguel nas proximidades do teatro em construção, as quais, segundo ele, estariam no

<sup>239</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N°905 de 23 de maio de 1906, Declara de utilidade publica os predios e terrenos necessarios para abertura de uma rua ligando a rua Conselheiro Chrispiniano à travessa do Grande Hotel

<sup>240</sup> Indicação nº147, de 1906, Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensaveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá — grifo nosso.

<sup>238</sup> Antonio Egydio MARTINS, *São Paulo antigo. 1554-1910*, p. 437.; Volta ao mundo de Sarah Bernhardt, *Correio Paulistano*, 10.jun.1886, p. 4.

enquadramento de quem observasse o edifício do Teatro desde a rua Direita. O mesmo ocorreria para quem quisesse observar o “triângulo” desde a *loggia* do teatro que voltava-se para o Leste. A melhor ocupação, segundo o que se depreende do texto de Silva Telles, seria, além de demolir as “casinholas” existentes, expulsando, assim, as “moças amáveis” a que Jorge Americano se refere em suas memórias, prolongar a rua Anhangabaú até o largo do Riachuelo/Memória, o que beneficiaria sobremaneira o deslocamento de bondes pelo centro da cidade, ideia já aventada por Adolpho Augusto Pinto em 1900, como visto.

Não era propriamente uma nova proposição mas, como se viu, a retomada de propostas anteriores e, ao que parece, lembrando o que discute Bernardini em sua pesquisa, está implícita nessa Indicação uma urgência quanto à necessidade de tratamento da área e do fechamento da galeria do ribeirão. Bernardini<sup>241</sup> mostra que essa era uma possibilidade considerada há tempos, tanto pela Prefeitura quanto pela Secretaria de Agricultura do Estado.

É interessante pensar que o vereador vislumbrava uma ocupação que poderia “costurar” o tecido urbano de ambas as vertentes do vale, o que de fato foi realizado anos mais tarde pelo Projeto Bouvard, como bem assinalou Simões Jr.<sup>242</sup> Silva Telles não define explicitamente que a ocupação da área deveria se dar pela sua transformação em um parque ou jardim, mas a menção à “esthetica do sitio” induz à essa conclusão.

A terceira referência do texto, a Indicação N° 106, de 1907, reitera um dos pontos do que que fora proposto por Silva Telles em 1906:

Indicamos que a Prefeitura mande proceder ao **prolongamento da rua Anhangabahú até ao largo da Memoria**, submetendo em tempo á Camara para esta deliberar a respeito o respectivo orçamento. Sala das sessões, 20 de abril de 1907. — Candido Motta, M. Corrêa Dias, J. Amarante, R. Duprat. — Á Prefeitura.<sup>243</sup>

Quatro vereadores solicitam o prolongamento da rua Anhangabaú. Entre eles, estava Raymundo Duprat, que viria a se tornar Prefeito anos depois e que receberia Joseph Bouvard em 1911, justamente para se alcançar uma solução para a área. Observar que Duprat é favorável à implantação de avenida no fundo do vale é um dado importante para tentar elucidar qual seu posicionamento no debate sobre o destino da área. Isto pode indicar que Duprat não se oporia à ocupação proposta mais tarde, de um boulevard “à moda da rue Rivoli.”<sup>244</sup>

Do que se vê acima, extrai-se algumas informações importantes. A área do centro abrangida pelo projeto da Diretoria de Obras Municipais coincide com a área considerada por Silva Telles. As instruções partem de Eugenio Guilhem, vice-diretor da Diretoria de Obras, a quem Ribeiro da Silva se reporta hierarquicamente e que, por sua vez, reporta-se ao Diretor de Obras Municipais. Não há dúvidas quanto à responsabilidade de Victor da Silva Freire na organização geral do projeto, mas não se pode olvidar a contribuição significativa de Guilhem.

O mais importante, no entanto, é verificar que esse projeto atende não somente à muito conhecida Indicação de Telles, mas a mais duas outras Indicações. Isso revela que a proposição procura contemplar outras questões, concernentes principalmente, à ocupação do vale e destinação de

<sup>241</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*.

<sup>242</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

<sup>243</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Indicação n°106, de 1907, Indicamos que a Prefeitura mande proceder ao prolongamento da rua Anhangabahú até ao largo da Memoria, submetendo em tempo á Camara para esta deliberar a respeito o respectivo orçamento., p. 48 — grifo nosso.

<sup>244</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*

toda a área. Meses antes, em junho, havia sido aprovada a Lei Nº 910, que autorizava a construção do viaduto de Santa Efigênia<sup>245</sup>, mas o evento deflagrador do processo foi a iniciativa da construção do Teatro Municipal.

Note-se, além disso, que as intervenções propostas atendem ou aproximam-se bastante de outras já enunciadas anteriormente, mesclando-as: a transformação de todo o vale em um jardim — como desejara João Alfredo; a implantação de uma rua, que se traduz no prolongamento da rua Anhangabaú até o Largo do Riachuelo, por sobre o ribeirão confinado em galeria — como sugeriram Theodoro Sampaio e Paula Souza; a abertura de rua em continuação à Travessa do Grande Hotel, alargada, até a rua Conselheiro Crispiniano, por detrás do Teatro Municipal — como sugerido por Bueno de Miranda, que também procurava atender à Indicação Nº 30, de 1904 e, finalmente, o alargamento da rua Líbero Badaró — sugestão de Silva Telles, ainda que esta última operação esteja incluída, no texto do projeto, em operação maior, cuja demanda refere-se a **todas as ruas lindeiras ao futuro parque**, para que sejam, todas, “**alargadas e arborizadas formando ao jardim uma cintura de largas Avenidas**”.<sup>246</sup> Portanto, o projeto apresentado na ocasião não era uma operação prevista exclusivamente para a rua Líbero Badaró. O que se quer salientar é que nesse momento, em 1907, o alargamento da rua Líbero Badaró não alcança a prioridade e a importância com que comparece no projeto apresentado no final de 1910.

Duas semanas depois de ter recebido o projeto, Eugênio Guilhem emite o seguinte ofício, endereçado ao Diretor de Obras, Victor da Silva Freire:

<sup>245</sup> Lei Nº910 de 9 de junho de 1906, Auctoriza o Prefeito a mandar construir um viaducto ligando os largos de S. Bento e Santa Ephigenia.

<sup>246</sup> J. E. Ribeiro da SILVA, Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão — grifo nosso.

*Sr. Director,*

Este projecto foi organizado e estudado para attender às solicitações juntas<sup>247</sup>, bem como à **ordem anterior, dada pelo Snr. Prefeito**, relativa ao estudo do aproveitamento de toda a zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, Falcão, Piques [Largo do Riachuelo], Formosa e São João **para um jardim** concavo que se adaptasse à topographia do lugar.

**Por diversas razões, essa ordem não pôde ser cumprida senão agora.**

As despezas de desapropriações foram baseadas sobre o valor locativo declarado na competente repartição fiscal<sup>248</sup>.

Lembro finalmente que as obras de ajardinamento serão felizmente rematadas pelos jardins do Theatro Municipal, de modo a constituir, no centro da cidade, um lugar de atracção, concorrendo também para a sua hygiene e incontestavel embellezamento e tornando mais faceis as communicações entre o centro e os bairros visinhos<sup>249</sup>.

São Paulo, 30 de outubro de 1907

*O Vice-Director, [a] Eugenio Guilhem*<sup>250</sup>

Houve, portanto, uma ordem da parte de Antonio Prado para o ajardinamento da área, o que estaria de acordo com sua política administrativa para a cidade de São Paulo. Naquele momento, “a arborização e as despesas com a manutenção dos jardins públicos era a quarta receita da Prefeitura, superada apenas pelas despesas com a construção de passeios, com o calçamento e as desapropriações.”<sup>251</sup>

<sup>247</sup> Não estão inclusas na pasta a que se teve acesso e que reúne o material depositado no acervo do AHM. Supõe-se que fossem cópias das Indicações de 1904, 1906 e 1907.

<sup>248</sup> Refere-se à repartição do Governo estadual, encarregada da tributação de impostos dessa natureza, mesmo que municipais.

<sup>249</sup> Refere-se à área além-viaduto, conhecida como “cidade nova”.

<sup>250</sup> Eugenio GUILHEM, Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão, 1907 — grifo nosso.

<sup>251</sup> “De 1900 a 1910, foram plantadas nas ruas da cidade um total de 25.692 árvores, tendo sido mais contempladas, de preferência, a Avenida Tiradentes, com 683 mudas, a Rua da Consolação, com 530, a Várzea do Carmo, com 470, a Avenida Brig. Luís Antônio, com 414, a Alameda Nothmann, com 399 e a Avenida Paulista, com 397.” In: Maria Cecilia Naclério HOMEM, *Antonio da Silva Prado, prefeito da cidade de São Paulo: 1899-1910*, 1998, p. 9-10.

E quais seriam as razões para a demora em atender à solicitação do Prefeito? Supõe-se que provavelmente fosse devida à ingerência do governo estadual sobre o município. Morse oferece uma perspectiva do cenário resultante das lacunas existentes entre as duas esferas, decorrentes da recente organização republicana:

De acordo com a Constituição republicana, leis estaduais de 1891 e 1906 redefiniram e expandiram as funções do município, declarando-o ‘autônomo e independente em tudo quanto se refere à sua vida econômica e administrativa, respeitadas as leis federais e do Estado, bem como os direitos dos outros municípios’. Além disso, uma lei municipal de 1898 centralizou o poder executivo nas mãos de ‘um único vereador’, a ser denominado ‘prefeito municipal’<sup>252</sup>. Mesmo assim, o município era ainda essencialmente concebido como entidade administrativa. Não possuía, como o Estado, uma série completa de poderes políticos invioláveis. Não havia estatutos que o preservassem da interferência do Estado, como acontecia com este em relação ao governo federal<sup>253</sup>. Um município era simples subdivisão política, arbitrária e artificialmente separada do campo. A lei de 1906, por exemplo, fazia caber aos municípios rendas provenientes de terras adjacentes a ‘povoações de mais de mil almas, no raio do círculo de seis quilômetros, a partir da praça central’<sup>254</sup>.

A tradição colonial da comunidade municipal estivera demasiado tempo ausente para que pudesse repentinamente reviver nessa época de politiquice e funcionalismo público de que era indício a mentalidade de ‘praça central’. Os governos municipais não conseguiam servir-se nem mesmo dos poderes que a Constituição republicana lhes conferia. Um presidente

de Estado proclamava em 1905 detestar o ‘cerceamento da liberdade dos municípios’. [...]<sup>255</sup>

No entanto a administração estadual também deixava a desejar. Um exemplo é destacado por Morse, a partir de passagem registrada por Eduardo Prado: a repartição de Obras Públicas e a de Saneamento...

...estavam empenhadas em obras no Tamanduateí. A de Saneamento construiu uma galeria de drenagem. A de Obras Públicas abriu um canal que não só serviu ao mesmo fim, como seccionou em duas partes a galeria, tornando inútil a metade da mesma. O Tesouro teve um prejuízo de de mais de 1.000 contos. Os anos que se seguiram foram naturalmente férteis em exemplos análogos.<sup>256</sup>

Mas o atraso na preparação do plano poderia estar vinculado a um cenário mais complexo. À delicada relação Estado-Município poderia estar imbricada a proposta que Luiz Bueno de Miranda havia apresentado em 4 de novembro de 1906, quase que superpondo-se à Indicação que Silva Telles havia oferecido à Câmara Municipal dois meses antes. Bueno de Miranda relataria, anos mais tarde, gozar de boas relações com o Secretário de Agricultura e Obras do Estado, Pádua Salles, de modo que suas ideias chegaram a público pela esfera estadual<sup>257</sup>. Isso agravava, portanto, o quadro de decisões entre as duas esferas, como visto acima.

Além disso, Luiz Bueno de Miranda havia sugerido o alargamento da rua São Bento e apurou-se que essa ideia entrou em discussão na Câmara

<sup>252</sup> Domingos JAGUARIBE, O município e a República, 1897 apud Richard M. MORSE, De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo, p. 252.

<sup>253</sup> José de Castro NUNES, Do estado federado e sua organização municipal., 1920, p. 127. apud Richard M. MORSE, De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo, p. 253.

<sup>254</sup> Capítulo IV da Lei 1038, in: J. J. RIBEIRO, [1906], p. 30-42 apud \_\_\_\_\_. , De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo, p. 253.

<sup>255</sup> Eduardo PRADO, Colectaneas, 1906 apud Richard M. MORSE, De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo, p. 253..

<sup>256</sup> Eduardo PRADO, Colectaneas apud Richard M. MORSE, De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo, p. 253..

<sup>257</sup> “Esclareceu-nos mais o Snr. Bueno de Miranda que, em parte, o Dr. Padua salles, então Secretário da Agricultura, aceitou os seus planos, apresentados no artigo que reproduzimos e, de acôrdo com a Prefeitura, iniciou a desapropriação dos terrenos para prolongamento da Avenida Luiz Antonio.” In: Luís Bueno de MIRANDA, *Melhoramentos no centro da cidade*, p. 6.

Municipal, chegando a ser aprovada em 14 de outubro de 1907<sup>258</sup>, ou seja, um dia antes do engenheiro Ribeiro da Silva encaminhar seu ofício a Eugenio Guilhem.

E o que mais propunha esse Primeiro Plano de Melhoramentos da Diretoria de Obras? Para essa discussão procedeu-se ao exame e comparação de duas peças gráficas anexas ao processo “Projecto de Melhoramentos...”<sup>259</sup>, a saber, a planta da proposta e o levantamento cadastral da área, que a acompanha.

### 3.2.3.2. 15.OUT.1907 – PRIMEIRO PLANO DA DIRETORIA DE OBRAS: PLANTA CADASTRAL

Apresenta-se a planta cadastral da área que registra a situação fundiária de todo o vale e que acompanha o projeto para o parque a ser implantado na área. Como se observa, os grandes proprietários de terrenos são o Barão de Tatuí, meio-sogro<sup>260</sup> do Conde de Prates e o Conde Álvares Penteado, que além de terrenos na área, possui um edifício na rua São Bento, parcialmente comprometido com as desapropriações previstas para a abertura da praça de Santo Antonio, atual praça do Patriarca.

Os Irmãos Weiszflog têm a sede de seus negócios na área, assim como a Companhia Antártica Paulista, que abriga em seu terreno o Teatro Politeama. O grande círculo que aparece na planta é o edifício do teatro, o que pode ser comprovado em várias fotos da época, realizadas por Guilherme Gaensly [FIGURA 3.57], Aurélio Becherini e outros.



FIGURA 2.57 - Rua Formosa. 1908. Album comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916). À esquerda, o jardim do Teatro Municipal. À direita, as “casinholas” pertencentes ao Conde de Prates.

O restante dos lotes está pulverizado entre vários pequenos proprietários. Nesse levantamento consta o Mercado de São João, na esquina da rua de mesmo nome com a rua do Seminário. Há uma anotação feita à mão, em lápis amarelo, sobre a viela localizada entre os lotes do Conde Álvares Penteado e de Dna. Gertrudes Maria de Freitas Campos, no largo da Memória: “Projecto de Avenida” [FIGURA 3.58]. Nessa planta pode-se perceber que o ribeirão Anhangabaú atravessa terras do Conde de Prates e também da Cia. Antártica.

<sup>258</sup> Projecto n.38, de 1907, *Correio Paulistano*, 15.out.1907, Câmara Municipal. Sessão ordinária em 14 de outubro, p. 2.

<sup>259</sup> J. E. Ribeiro da SILVA, Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão — grifo nosso.

<sup>260</sup> Francisco Xavier Paes de Barros (1831-1914), casado em segundas núpcias com Corina de Sousa Castro, viúva do Barão de Itapetininga e herdeira deste. A partir desse matrimônio passa a ser a Baronesa de Tatuí. “Eduardo da Silva Prates viria a se casar em 1886, com Antônia dos Santos Silva, de velha estirpe paulista, filha do Barão de Itapetininga e da Baronesa de Tatuí, proprietários das terras que propiciaram a primeira expansão do núcleo histórico paulistano, em direção à hoje Praça da República.” In: Alexandre Luiz ROCHA, *Fazenda Santa Gertrudes: modelo de produção cafeeira no Oeste paulista. 1895- 1930. Contribuição de Eduardo Prates à definição de novos parâmetros produtivos*, p. 36.



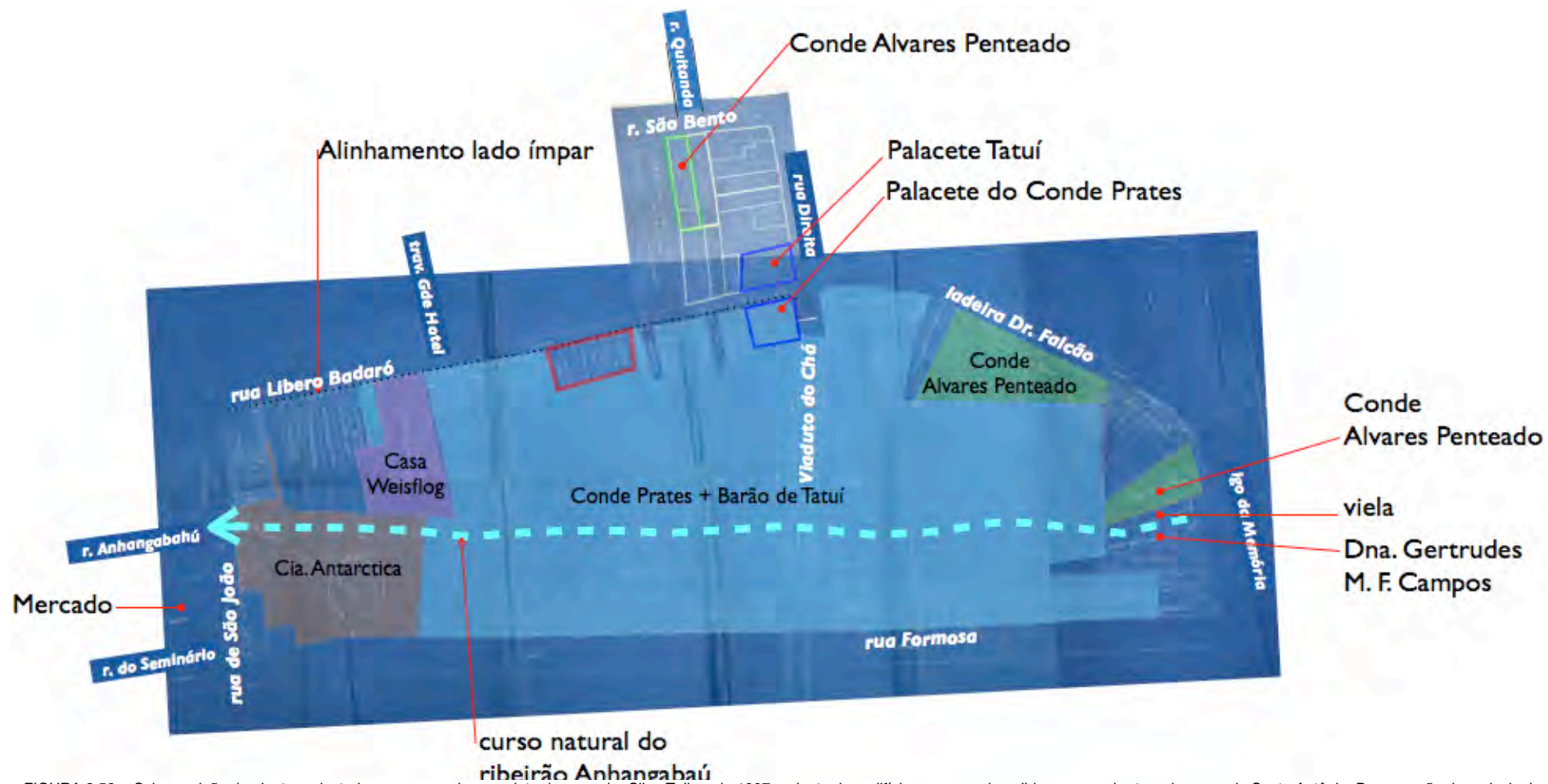


FIGURA 3.58 - Sobreposição da planta cadastral que acompanha o projeto do vereador Silva Telles, de 1907 e planta dos edifícios a serem demolidos para a abertura da praça de Santo Antônio. Demarcação dos principais proprietários da área. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Um outro ponto interessante é que está demarcado o perímetro do terreno onde estava edificado o palacete do Conde de Prates, construído em 1896, com projeto de Ramos de Azevedo<sup>261</sup>, em substituição ao casarão do Barão de Tatuy, desapropriado e parcialmente demolido para as obras do Viaduto do Chá, finalizado em 1892 [FIGURA 3.59].



FIGURA 3.59 - Guilherme Gaensly, *S. Paulo. Viaducto do Chá II*. cartão-postal (detalhe), s.d. No canto superior esquerdo, o palacete do Conde de Prates, projetado por Ramos de Azevedo em 1896. Observar o jardim, ou quintal, que se estende até o fundo do vale do Anhangabaú, quase alcançando o leito do ribeirão. Álbum postais da cidade de São Paulo (1900-1940). Acervo BMA.

Evidentemente, o Conde de Prates, vislumbrando a valorização da área e tendo testemunhado ao que ocorreu com a residência que pertencera a seu sogro, resistia em abrir mão, mais uma vez, de parte do patrimônio familiar para o uso público. Ao contrário, talvez vislumbrasse a possibilidade de, nesse momento, tirar vantagens pecuniárias da situação e

preservar a casa onde morava e de onde podia desfrutar da vista para o vale e, ao mesmo tempo, da comodidade do comércio fino à sua porta.

Naturalmente, toda a área dos “baixos do viaduto” despertava interesses quanto à sua apropriação e utilização. Viu-se há pouco que Jules Martin havia solicitado insistentemente autorização para usar parte da área antes mesmo de inaugurado o viaduto.

### 3.2.3.3. 15.OUT.1907 – PRIMEIRO PLANO DA DIRETORIA DE OBRAS: USO E OCUPAÇÃO EXISTENTE

AO SE SOBREPOR O desenho que apresenta o projeto do parque à planta cadastral da área [FIGURA 2.60], observa-se as intenções dos autores: a expropriação de todo o vale, exceto da área onde estava implantado o palacete do Conde de Prates, ao lado do viaduto do Chá. Muito provavelmente, isso se deve à pressão do Conde sobre a Câmara Municipal e dá a ideia de seu poder, pois seu amigo, o também Conde Álvares Penteado, perderia suas propriedades no largo da Memória e na ladeira Dr. Falcão. Restaria para si, apenas o imóvel da rua São Bento.

Na parte inferior do desenho são indicados dois “espaços reservados”, porém não há menção, no projeto, a respeito do futuro uso de ambos. Novamente, surgem algumas hipóteses:

A área à esquerda seria cedida à Companhia Antártica, para abrigar o Teatro Politeama, em novo edifício. Encontrou-se, em jornal da época, um apelo para que o Politeama continuasse na região, instalado “em moderno edifício”. A área à direita, eventualmente, poderia ser cedida ao Conde Penteado como compensação pela expropriação de seus imóveis, de modo que pudesse ali construir e explorar algum negócio.

<sup>261</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, p. 113.

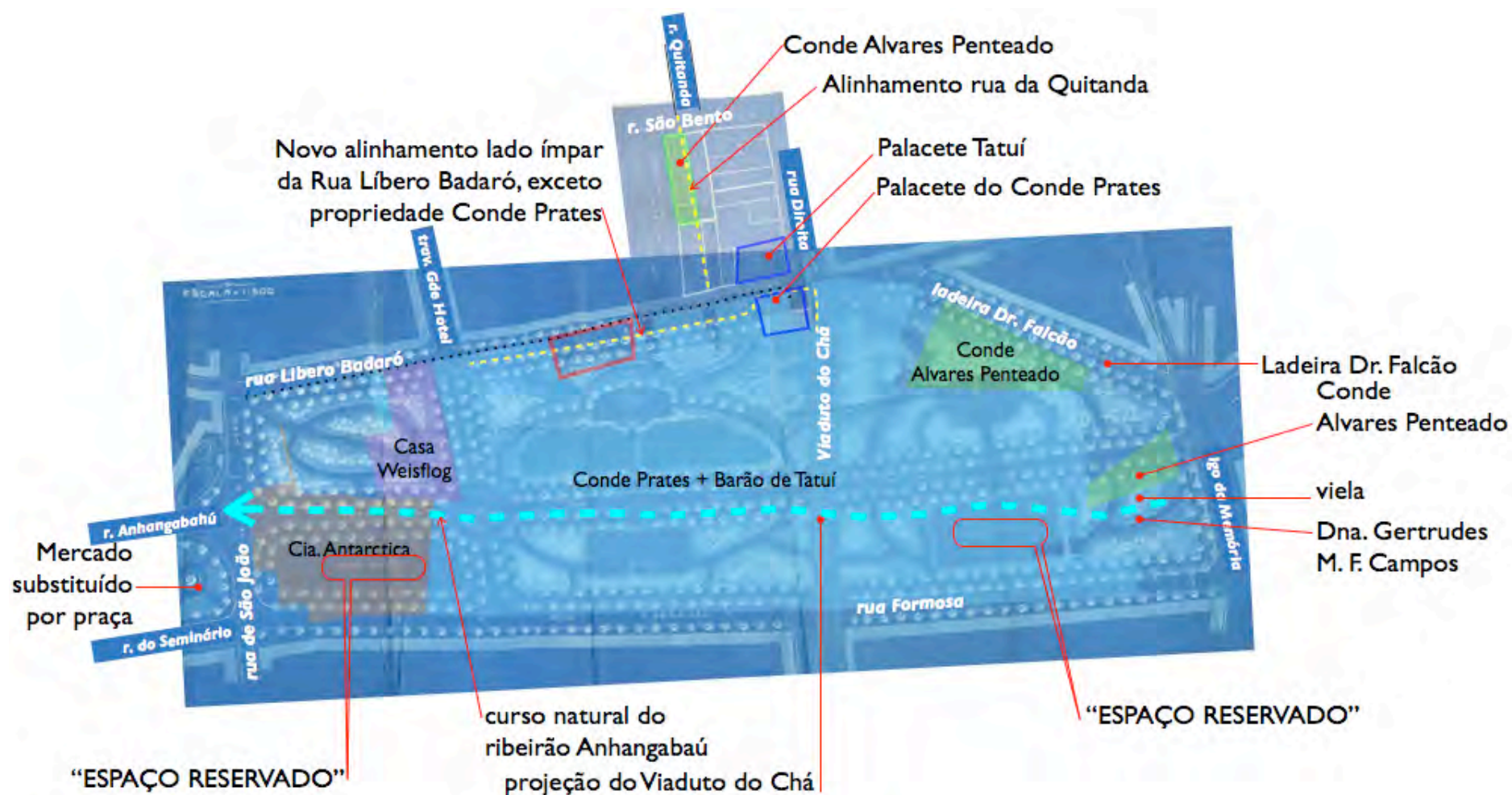


FIGURA 3.60 - Sobreposição da planta do projeto de um parque a ser criado no vale do Anhangabaú, primeira proposta da Diretoria de Obras Municipais, de 1907, sobre planta cadastral que acompanha e planta dos edifícios a serem demolidos para a abertura da praça de Santo Antônio. Demarcação dos principais proprietários da área. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Observa-se que na área destinada ao mercado de S. João é proposta uma praça, que de fato foi realizada, anos mais tarde, transformando-se na Praça Verdi. Essa indicação ratifica o disposto na Lei 1050, de 1907<sup>262</sup>, que “autoriza o Prefeito a mandar demolir e substituir o actual mercado da rua de S. João”. Porém a situação ou destino da área não estava definida, pois a Lei 1083, de 1908<sup>263</sup> autorizava a “construção do novo mercado” quase no mesmo lugar do antigo. Observou-se que nas discussões realizadas na Câmara sobre o mercado, o prolongamento da rua Anhangabaú era considerado. A indecisão na resolução da questão do mercado de São João também pode ser uma das razões da demora aludida por Ribeiro da Silva em seu ofício.

Outra razão seria a discussão sobre o alargamento da rua São Bento, cujo projeto Nº 38<sup>264</sup>, aprovado em 14 de outubro, de autoria do vereador Candido Motta era subscrito, entre outros, por Silva Telles e Raymundo Duprat.

Um de seus proponentes, o vereador Candido Motta, justificava a necessidade do alargamento dessa rua, recuperando uma ideia formulada por Antonio Prado “há muito mais de vinte annos” e que havia sido recusada porque “entendiam os antigos que o progresso de S. Paulo era por demais lento para autorizar tão graves encargos contra as gerações futuras<sup>265</sup>.” Fazendo considerações sobre o “vertiginoso crescimento” da cidade,

afirmava que “o alargamento da rua de S. Bento, deante do desenvolvimento desta cidade, e da densidade da sua população, é hoje um melhoramento que se impõe e que mais cedo ou mais tarde há de ser realizado.” Propunha, então, que o alargamento fosse realizado de forma gradual, ainda que “a esthetica da rua ficasse um tanto comprometida”. Apoiando-se no exemplo parisiense, afirmava:

É o destino de Pariz, diz Maxime du Camp — ser uma cidade incompleta, inacabada. É que allí sempre surgem projectos de melhoramentos que não podem ser executados de uma só vez, pelo custo immoderado das obras que, entretanto, são reconhecidas como necessarias e feitas aos poucos.<sup>266</sup>

Na sua fala, Candido Motta recebe vários apartes de Silva Telles, concordando com sua proposição. Assim, apresenta seu projeto, para discussão:

Art. 1o. — Nenhum alinhamento será concedido pela Prefeitura na rua de S. Bento, do lado da numeração impar, tanto para a construção como para a reconstrução de predios, sem um recuo de cinco metros.

Art. 2o. — Fica o prefeito autorizado a receber o terreno correspondente aos predios ns. 31, 33 e 35 que gratuitamente cedem para o alargamento daquela rua os srs. Antonio de Toledo Lara e dr. Luiz Gonzaga da Silva Leme, e bem assim os que de futuro forem cedidos por outros proprietários.<sup>267</sup>

A boa vontade de alguns cidadãos deixa claro que havia interesse comercial nesse alargamento. Os signatários eram os mesmos vereadores que estavam discutindo outras operações no centro da cidade, inclusive as propostas encaminhadas por Silva Telles, ele mesmo um dos nomes que apoiam a iniciativa do vereador Candido Motta.

<sup>262</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei Nº1050 de 2 de outubro de 1907, Auctoriza o Prefeito a mandar demolir e substituir o actual mercado da rua de S. João

<sup>263</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N. 1083, de 30 de abril de 1908, Auctoriza a execução de varias obras por conta do ultimo emprestimo.

<sup>264</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Projeto nº38, de 14 de Outubro de 1907, Nenhum alinhamento será concedido pela Prefeitura, na rua de S. Bento, do lado da numeração impar, tanto para a construção como para a reconstrução de predios, sem um recuo de cinco metros.

<sup>265</sup> Ibid.

<sup>266</sup> Ibid..

<sup>267</sup> Ibid..

Ao que parece, por ter sido aprovado dispensando-se os pareceres das comissões de Obras, Higiene e Finanças, o projeto nº 38 de 1907 causou polêmica. O prefeito Antonio Prado compareceu à Câmara para solicitar sua revogação ou, ao menos, sua revisão à luz de pareceres das ditas comissões, que lhe pareciam indispensáveis. Na prática, essa solicitação do prefeito constituiu-se em veto ao projeto<sup>268</sup>. Intui-se que esse fato colaborou para que a ideia do alargamento da Líbero Badaró ganhasse mais adeptos, nos anos subsequentes, de modo que o projeto de alargamento da São Bento foi abandonado, pois não mais se falou sobre o assunto, na proporção que o debate sobre as transformações na rua vizinha ganhava força.



#### 3.2.3.4. 15.OUT.1907 – PRIMEIRO PLANO DA DIRETORIA DE OBRAS: USO PROPOSTO

O projeto propõe a abertura de uma rua no fundo do vale e ao longo do seu eixo longitudinal [FIGURA 3.61], em continuação à rua Anhangabaú, ligando a rua de São João ao Largo do Riachuelo. Seu desenho quase segue o curso do ribeirão, coincidindo com a rua Anhangabaú existente, na vertente Norte, e com o final da rua do Riachuelo, na vertente Sul. Está indicada como o “prolongamento da rua Anhangabahú”.

Cortando transversalmente o vale e atendendo à Indicação do vereador Nicolau Baruel, é proposta uma rua em continuação à rua do Grande Hotel que, após cruzar o prolongamento da rua Anhangabaú, alcança

a rua Formosa na esquina da área ajardinada ao lado do Teatro Municipal<sup>269</sup>. Estas são as duas vias propostas para a área que se destinam à circulação de veículos.

A principal observação a respeito do setor 1, FIGURA 3.62, é o cruzamento da avenida proposta com a travessa do Grande Hotel. Se na reprodução deste mesmo projeto constante do Relatório do Prefeito de 1911 a qualidade da imagem deixa dúvidas quanto à sua utilização, levando o observador a pensar na implantação de um passeio para pedestres, aqui, não há dúvidas: é uma rua de fato. Outro ponto importante é a indicação do novo alinhamento da rua Líbero Badaró, que em 1911 continuaria ainda em discussão na Câmara, constituindo um dos entraves, se não o principal, para a definição do plano de melhoramentos para a área.

<sup>268</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), 32ª sessão ordinária em 26 de outubro de 1907, Offício do sr. prefeito pedindo reconsideração do acto da Camara que approvou o projecto de alargamento da rua de S. Bento.

<sup>269</sup> A criação da esplanada foi formalizada pela Lei N. 1104, de 17 de julho de 1908. Nesse documento ainda se faz referência ao local como “o terreno ao lado do Theatro”. somente mais tarde é que o termo “esplanada” será utilizado. SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei N. 1104 de 17 de julho de 1908, Auctoriza a execução de obras no terreno ao lado do Theatro Municipal e o prolongamento dos lanternins e hangares do mercado da rua Vinte e Cinco de Março.*

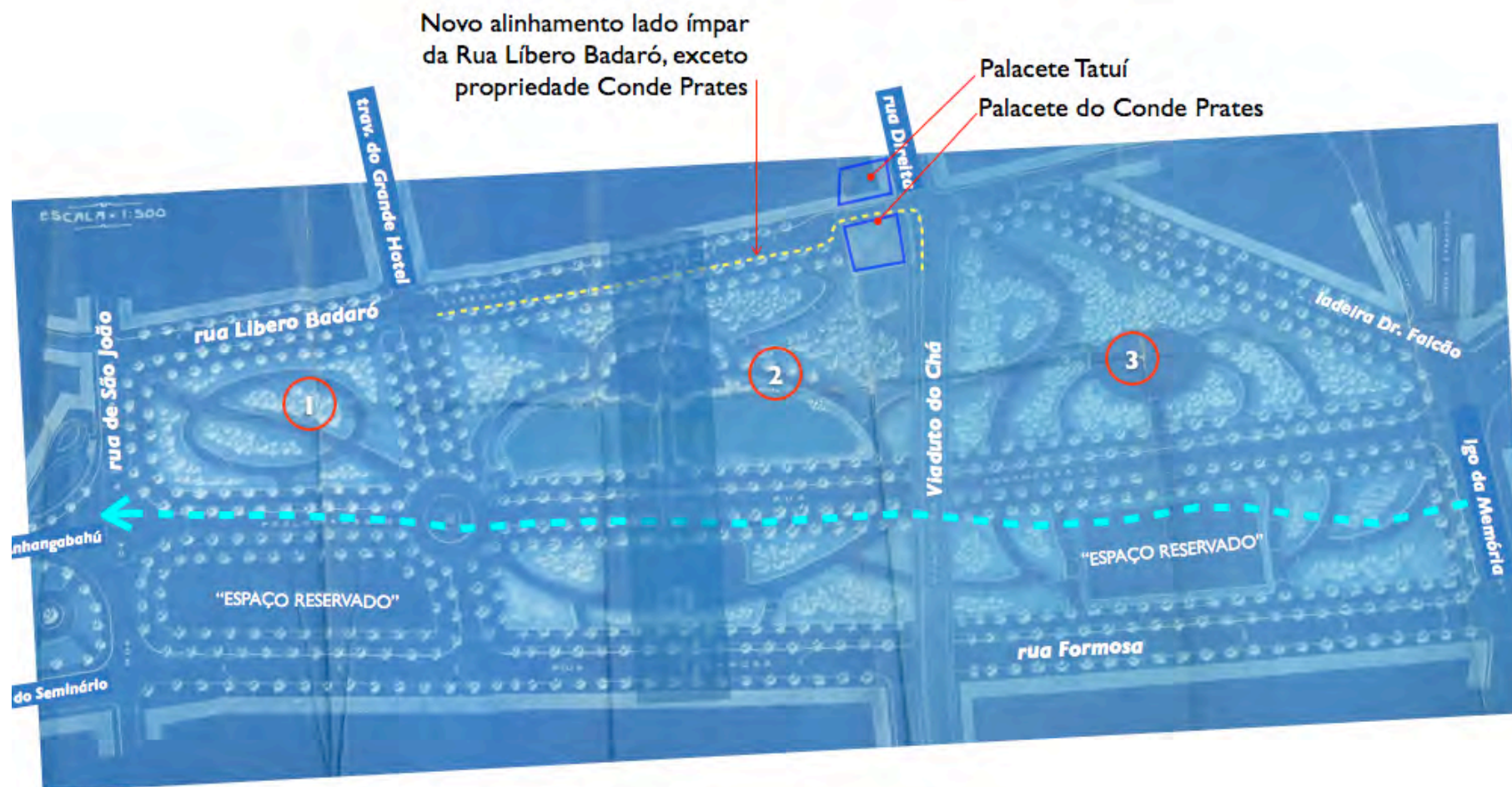


FIGURA 3.61 - Sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado no vale do Anhangabá, de autoria do vereador Silva Telles, de 1907. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Apesar da sugestão do alargamento de todas as ruas lindeiras ao parque proposto, somente o trecho da rua Líbero Badaró entre as ruas de São João e Direita será considerado no plano apresentado.

Mesmo assim, a Diretoria de Obras propõe uma solução inusitada: a ampliação da rua Líbero Badaró em toda a extensão da quadra, exceto defronte ao palacete do Conde de Prates, onde continuaria com 5 metros de largura, como se observa no setor 2, FIGURA 3.63. É fácil deduzir que o Conde gozava de prerrogativas especiais e não abria mão de manter sua residência no mesmo local, constituindo-se em mais do que uma exceção, uma verdadeira aberração. Esse projeto claramente procura evitar confrontar o Conde de Prates, ao preservar sua residência.

De resto, nessa Primeira Proposta da Diretoria de Obras Municipais, a solução paisagística era concordante com os padrões da época. Assinala-se, em especial, que estavam previstos equipamentos para uso público como um coreto, um terraço, um belvedere debruçado sobre o lago, além de simpática e pitoresca ponte sobre o mesmo. Nesse quesito, este projeto estava melhor equipado do que o implantado posteriormente, a partir do projeto concebido por Joseph Bouvard, em virtude desse último não ter sido convenientemente detalhado.

Esse Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais propõe que a área seja utilizada como um parque de fato, aos moldes de um Buttes-Chaumont, aliás, citado por Silva Telles em 1910 como exemplo a seguir quanto à conformação dos taludes<sup>270</sup>. Nesse parque parisiense, “há o emprego pioneiro de novas tecnologias, desenvolvidas a partir da Revolução

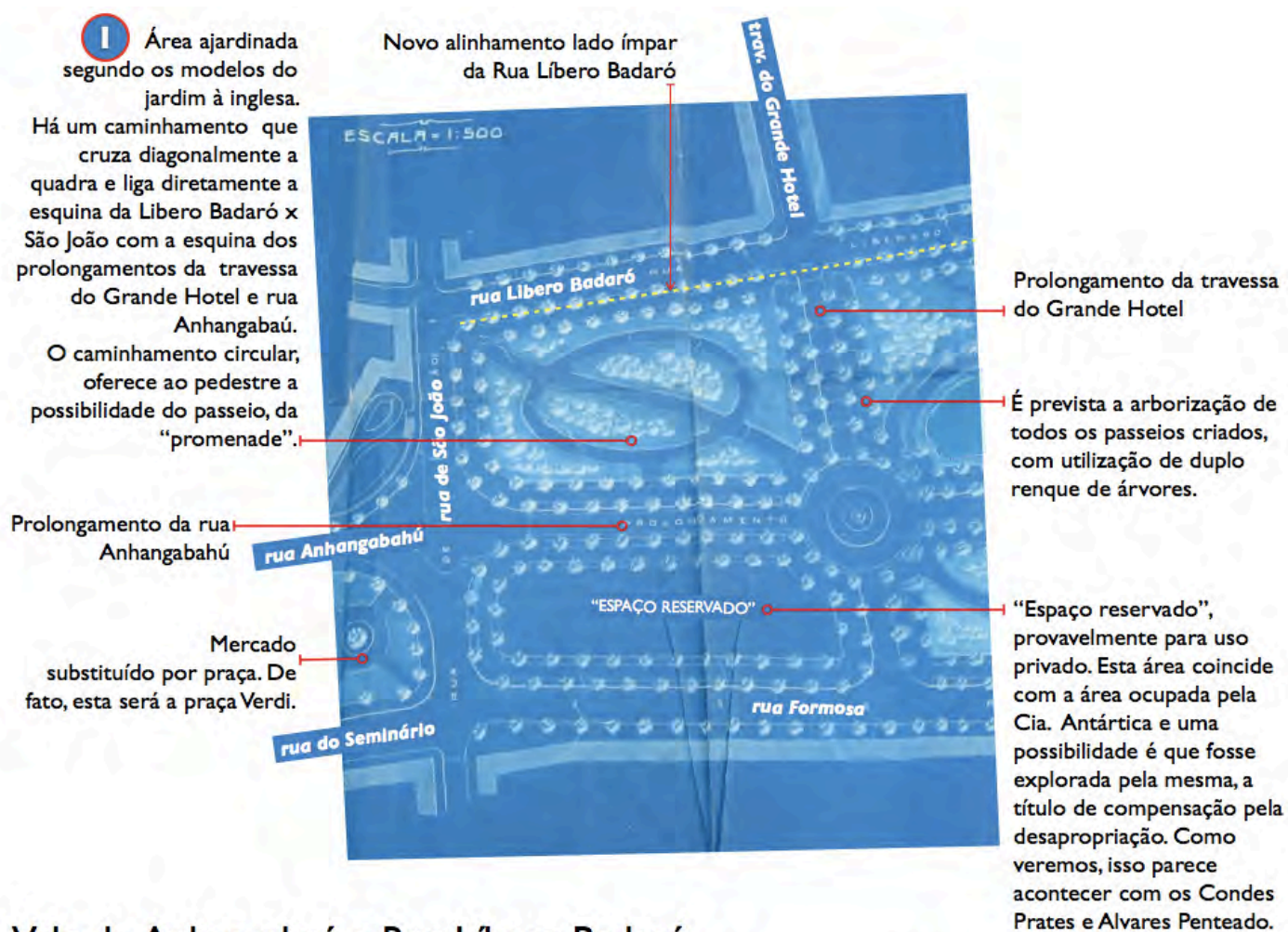
Industrial”<sup>271</sup>. Como observa Surand, “foi o triunfo da tecnologia moderna da época, que os responsáveis pelos jardins quiseram mesclar à sua criação”<sup>272</sup>. Assim, o sentido de modernidade faz-se presente, quando a ferrovia, a velocidade, a máquina são incorporadas ao desenho daquele parque. De modo similar, nesse Primeiro Plano da Diretoria de Obras, essas duas categorias coexistem — o parque, bucólico e pitoresco, e a velocidade, o deslocamento constante, nas ruas que o atravessam. O desenho resultante dessa concepção será mantido na proposta de 1910-11, ainda que alteradas as premissas de projeto, como se verá.

Neste último setor, FIGURA 3.64, novamente está indicado um “espaço reservado” que, como já afirmado, poderia ser concedido ao Conde Álvares Penteado. Na vertente oposta, junto à ladeira Dr. Falcão, uma outra área aberta para uso do público. Tudo isso flanqueado, sempre, por dupla carreira de arborização, ao melhor estilo “boulevard haussmanniano”. A arborização das ruas parisienses era um dos pontos centrais do projeto haussmanniano, conjugando-se à implantação dos sistemas infra-estruturais e finalizando-os, como a parte visível à população das profundas transformações operadas na capital francesa.

<sup>270</sup> Entram em discussão os papéis relativos aos melhoramentos da zona dominada pelo viaducto do Chá, *Correio Paulistano*, 31.mai.1910, Câmara Municipal, p. 4.

<sup>271</sup> Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *Manifestações neoclássicas no Vale do Paraíba: Lorena e as palmeiras-imperiais*, p. 69.

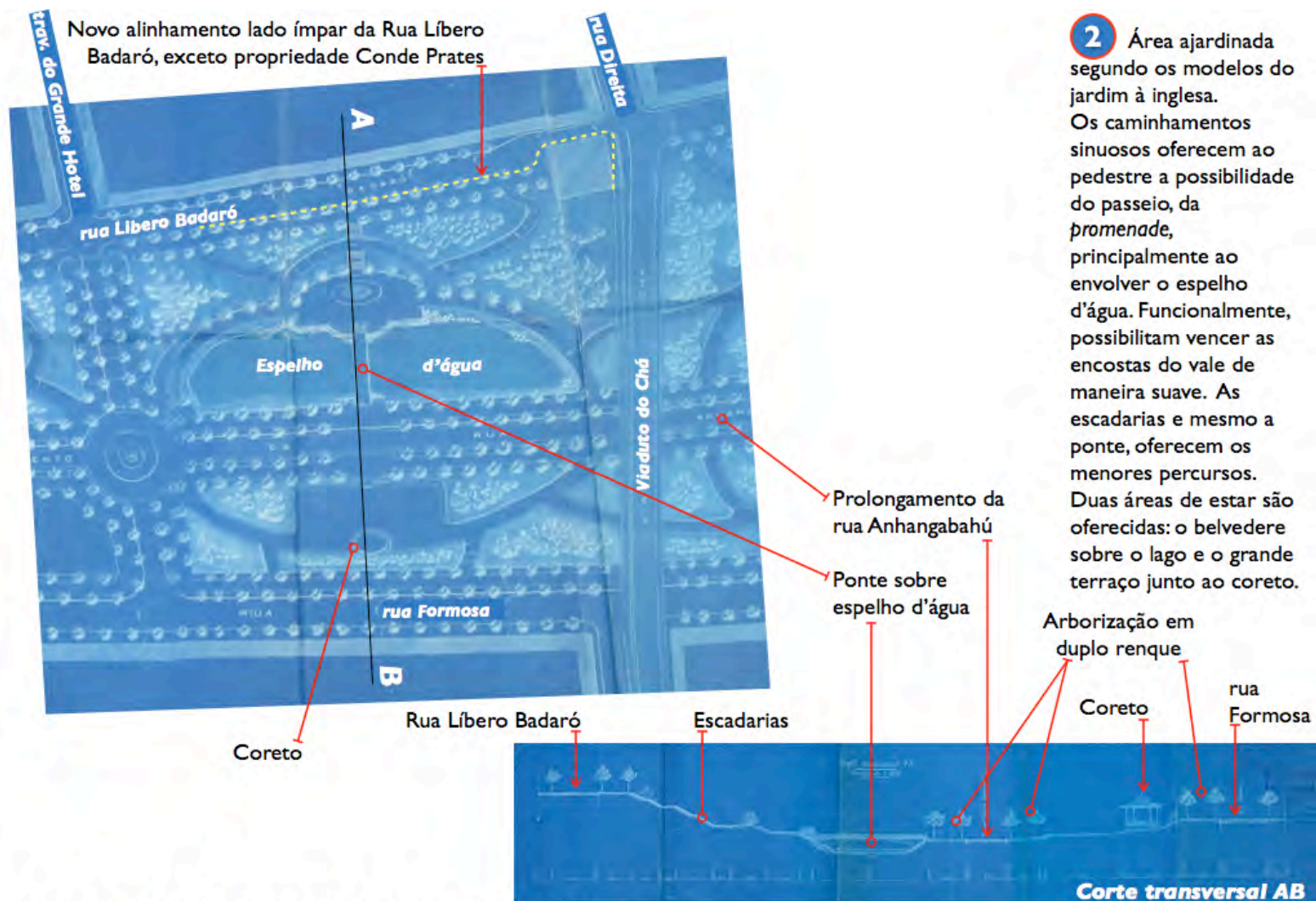
<sup>272</sup> Guy SURAND, *Haussmann, Alphand: des promenades de Paris*, in: Louis RÉAU, 1954, p. 240 In: Louis RÉAU, *L'oeuvre du Baron Haussmann, Préfet de la Seine (1853-1870)*, 1954, p. 240..



## Vale do Anhangabaú e Rua Líbero Badaró

FIGURA 3.62 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado no vale do Anhangabaú, primeira proposta da Diretoria de Obras Municipais, de 1907. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.





**2** Área ajardinada segundo os modelos do jardim à inglesa. Os caminhamentos sinuosos oferecem ao pedestre a possibilidade do passeio, da *promenade*, principalmente ao envolver o espelho d'água. Funcionalmente, possibilitam vencer as encostas do vale de maneira suave. As escadarias e mesmo a ponte, oferecem os menores percursos. Duas áreas de estar são oferecidas: o belvedere sobre o lago e o grande terraço junto ao coreto.

FIGURA 3.63 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado no vale do Anhangabaú, primeira proposta da Diretoria de Obras Municipais, de 1907. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

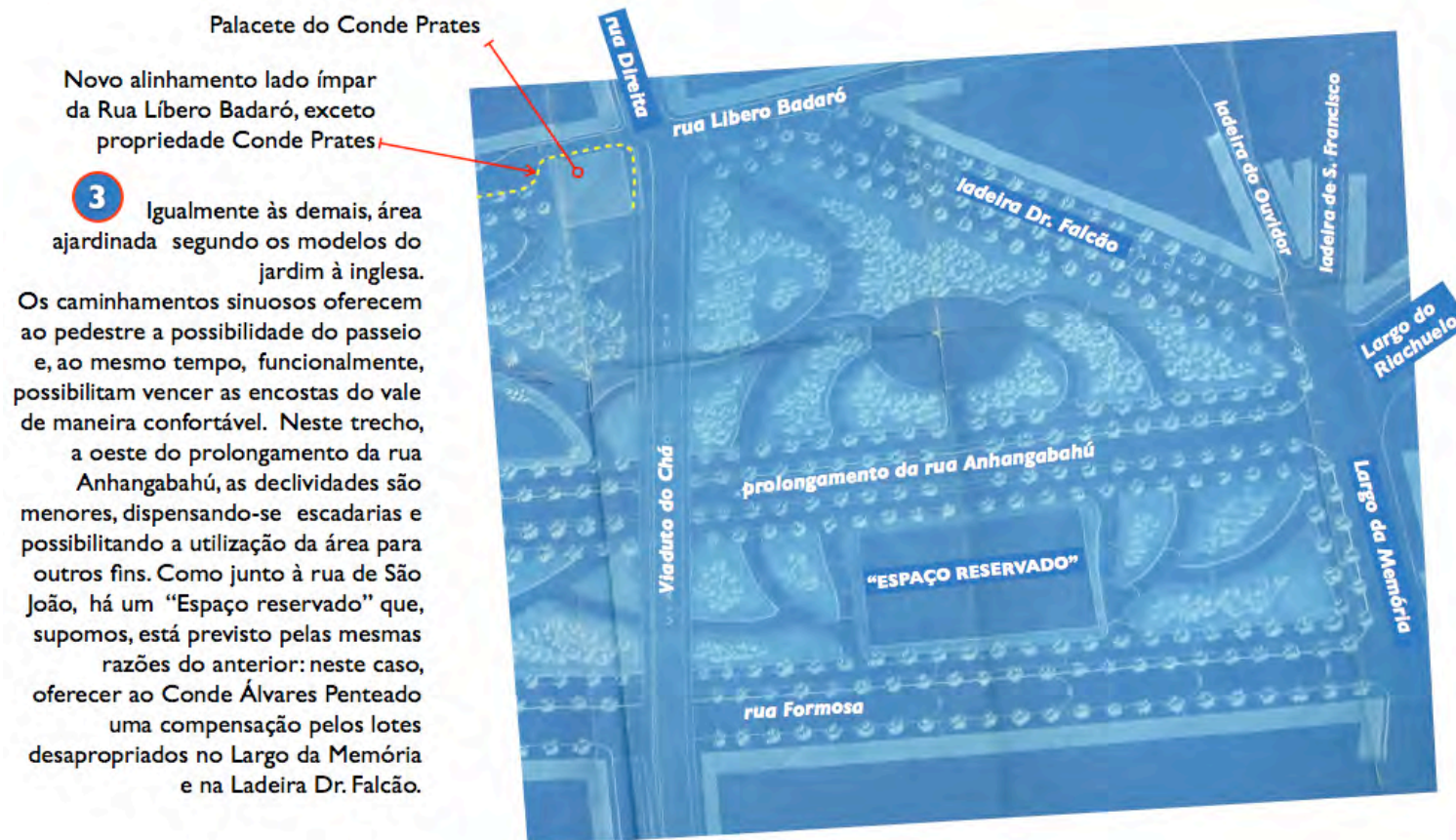


FIGURA 3.64 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado no vale do Anhangabahú, primeira proposta da Diretoria de Obras Municipais, de 1907. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Apesar da inspiração inglesa na concepção e agenciamento dos espaços públicos de Paris, foi preciso criar uma tipologia de elementos de projeto, bem como uma metodologia para o emprego e implantação dos mesmos, cuja razão pode estar no vulto do empreendimento e na sua extensão ao longo do tempo, de modo que se pudesse assegurar a continuidade da linguagem empregada<sup>273</sup>. As regras que organizavam a implantação da arborização parisiense, desenvolvidas por Alphand, previam entre outras coisas, que

- Toda via de mais de 26m de largura será bordejada com uma fileira de árvores;
  - A partir de 36m, ela terá duas fileiras;
  - Para as larguras maiores do que 40m, um platô será construído no meio da calçada afim de receber uma linha de plantação [arbustos?];
- As linhas de árvores serão colocadas a pelo menos 5m das fachadas, e estarão distantes 1,5m do meio-fio<sup>274</sup>;
- Portanto, o desenho e a arborização do parque proposto em São Paulo - sua concepção, enfim, reporta-se à experiência parisiense. [FIGURAS 3.65 e 3.66]

Sobre essas bases estava se dando a discussão do destino da área do vale em 1907. Em 1910, apesar de passados quase três anos, o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais ainda seria considerado, já que encontrou-se duas plantas preparadas pelo escritório de Samuel das Neves para a nova residência do Conde de Prates datadas de 1910 e 1911, na mesma localização de sua residência construída em 1896, que serão comentadas mais à frente.

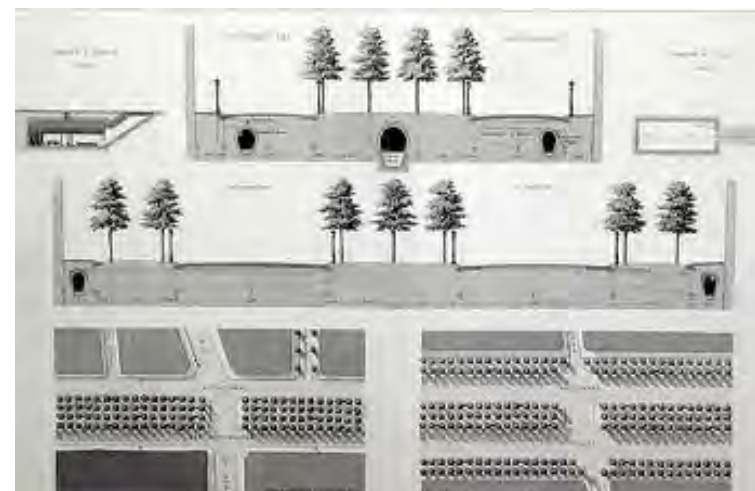


FIGURA 3.65 - Adolphe Alphand. *Les Promenades de Paris* Detalhe das ilustrações. Perfil típico de rua. 1873. Fonte: ENSMP, 2003



FIGURA 3.66 - Adolphe Alphand. *Les Promenades de Paris* Detalhe das ilustrações. Parque Montsouris e tipologias para plantação de places.. 1873. Fonte: ENSMP, 2003

Em contraste com a proposta de Luiz Bueno de Miranda, que cogitava intervir minimamente nas propriedades do Conde de Prates com a extensão da travessa do Grande Hotel até a rua Formosa, a Diretoria de Obras Municipais pretendia que toda a área se tornasse um grande parque, de uso público, seguindo a proposição do vereador Silva Telles.

<sup>273</sup> Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *Manifestações neoclássicas no Vale do Paraíba: Lorena e as palmeiras-imperiais*, p. 70.

<sup>274</sup> Guy SURAND, *Haussmann, Alphand: des promenades de Paris* In: Louis RÉAU, *L'oeuvre du Baron Haussmann, Préfet dela Seine (1853-1870)*, p. 242..

Dentro da Câmara era discutida a proposta em sua formatação legal, ou textual, organizada no Projeto N. 3, de 1908<sup>275</sup>. O Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais seria considerado como uma anexo a esse projeto. Isso importa porque na Câmara, no mais das vezes, não se discutia o plano mas o projeto, em seu formato legal.

Simões Jr. afirma, quanto à repercussão da publicação do folheto de Silva Telles, Melhoramentos de São Paulo, que

a partir de então, dois processos simultâneos passam a acontecer:

1. De um lado, o projeto de Teles estava sendo aperfeiçoado pela Diretoria de Obras Municipais da Prefeitura. Tanto Victor Freire, diretor, quanto seu vice, Eugênio Guilhem, se ocupariam em desenhar as plantas e perspectivas do projeto e de apresentá-lo de forma integrada a outros melhoramentos para a área central.

2. De outro lado, a tramitação da Indicação nº 147/1906 na Câmara Municipal produzia acirrados debates envolvendo membros de comissões de Obras, Justiça<sup>276</sup>

Esta pesquisa discorda parcialmente da assertiva acima. De fato, o assunto será debatido intensamente entre os vereadores paulistanos. Entende-se, porém, que são dois lados de um mesmo processo, deflagrado pelas três Indicações citadas no ofício de Ribeiro da Silva — e não apenas pela Indicação nº 147 (TELLES, 1906), de autoria de Silva Telles; pelas proposições de Luiz Bueno de Miranda, acrescidas da decorrente discussão sobre o alargamento da rua São Bento, estabelecida em 1908. Se há, pois, dois processos simultâneos, não estão estabelecidos entre a Câmara

Municipal e Diretoria de Obras Municipais, mas entre os simpatizantes das propostas elaboradas por esta última, na esfera pública, personificada por Victor da Silva Freire e, por outro lado, aquela oferecida por Luiz Bueno de Miranda, na esfera privada.

Há um terceiro protagonista, o Conde de Prates, que não se manifestará **publicamente** até 1910 quando, entre outras ações, passa a apoiar o projeto capitaneado pelo engenheiro-arquiteto Alexandre de Albuquerque, visando impedir a Diretoria de Obras Municipais de avançar com as ações que incluíam a expropriação de grande parte de suas propriedades na área. Como se verá a seguir, o principal objetivo do Conde de Prates é preservar seu patrimônio ou, na inevitabilidade da expropriação, que pudesse obter contrapartida das operações imobiliárias advindas dos Melhoramentos. É por isso também, que vai apoiar a abertura da extensão da avenida Luiz Antonio, proposta por Luiz Bueno de Miranda anos antes e que ainda seria considerada por alguns em 1910.

Apurou-se, em buscas nos acervos dos jornais *Correio Paulistano* e *O Estado de S. Paulo*, assim como nos Anais da Câmara Municipal, que houve certo arrefecimento do debate em 1908. Talvez pela discussão sobre o projeto de alargamento da rua São Bento, o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais não foi abandonado, mas aparentemente postergado, pois Silva Telles continuava a enfatizar a necessidade da execução dos melhoramentos no vale do Anhangabaú. Em fevereiro de 1908, o vereador encaminha um Projeto de Lei à Câmara, no qual, como já afirmou Simões Jr., procura detalhar suas intenções<sup>277</sup>. Telles ainda está tentando viabilizar suas ideias, que haviam instrumentado o Primeiro Plano da

<sup>275</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), PROJECTO N. 3, DE 1908, São considerados de utilidade publica, para serem desapropriados, os predios e terrenos compreendidos na area limitada pela face impar da rua Libero Badaró, entre a rua S. João e a ladeira Dr. Falcão, face par da ladeira Dr. Falcão, desde a rua Libero Badaró até à rua Formosa, — face par da rua Formosa, desde o largo da Memoria até à rua S. João e — rua S. João, face impar, desde a rua Formosa até à rua Libero Badaró. — grifo nosso.

<sup>276</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 90.

<sup>277</sup> Ibid.

Diretoria de Obras Municipais, elaborado no ano anterior. Pelo discurso introdutório do projeto, infere-se que o elevado custo das obras do Teatro Municipal pode ter levado a Câmara a preferir os melhoramentos do vale.

Assim Silva Telles o apresenta:

Sr. Presidente, creio que há mais de um anno apresentei uma indicação [147] referente aos melhoramentos do vale cortado pelo Viaducto do Chá. A indicação importava em uma somma volumosa e era preciso ser estudada como o foi. Acredito que o projecto está feito.<sup>278</sup>

Silva Telles refere-se, acima, ao Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, que como já se viu, foi apresentado em outubro de 1907. O vereador continua:

Como se trata de um melhoramento innadiavel, indispensavel, parece que é de toda a urgencia que a Prefeitura fique armada de uma lei que lhe dê os meios de ir procedendo às desapropriações à medida que estas se forem offerecendo. Assim, a obra poderá ser realizada em mais de um exercício, **sem sacrificios para o Theatro Municipal**. Esta obra seria o complemento da construcção do Theatro Municipal. Não comprehendo que se faça uma obra tão grandiosa, que honra S. Paulo, sem o complemento de melhorar a sua perspectiva. Nesse sentido, tenho a honra de submeter um projecto à apreciação da Camara. Vae à mesa, é lido e julgado objecto de deliberação, o seguinte

PROJECTO N. 3, DE 1908

A Camara Municipal de S. Paulo decreta

Art. 1o — São considerados de utilidade publica, para serem desapropriados, os predios e terrenos comprehendidos na area limitada pela face impar da rua Líbero Badaró, entre a rua S. João e a ladeira Dr. Falcão, face par da ladeira Dr. Falcão, desde a rua Líbero Badaró até à rua Formosa, — face par da

rua Formosa, desde o largo da Memoria até à rua S. João e — rua S. João, face impar, desde a rua Formosa até à rua Líbero Badaró.

Art. 2o — A area desapropriada será [destinada?, usada? - ilegível] para o alargamento da rua Líbero Badaró sem reconstrucção de predios e convenientemente aproveitada para um logradouro publico ajardinado.

Art. 3o — A presente lei será posta em execução gradativamente e à medida que se forem offerecendo circunstancias favoráveis à realização deste melhoramento.

Art. 4o — Procurará a Prefeitura ir entrando em accordo com os respectivos proprietarios, ad referendum da Camara.

Art. 5o — Para este fim a Prefeitura irá fazendo as operações de credito que forem necessarias.

Art. 6o — Revogam-se as disposições em contrario. — Sala das sessões, 15 de fevereiro de 1908. Augusto C. da Silva Telles. — Às commissões de Justiça, Obras e Finanças.<sup>279</sup>

No Artigo 1º, Silva Telles está reiterando a necessidade da total desapropriação do vale do Anhangabaú para a implantação de um parque no centro da cidade. No Artigo 2º, a ideia do alargamento da rua Líbero Badaró é enfatizada, possivelmente, como solução ao tráfego de bondes da estreita rua de São Bento e em contraposição ao Projeto n. 38 de 1907<sup>280</sup>, que, embora tramitasse lentamente dentro da Prefeitura, poderia ser trazido à tona a qualquer momento e ser adotado. Silva Telles o conhece bem pois foi um de seus signatários. O apoio ao alargamento de ambas as ruas não pode ser entendido como incoerência de parte do vereador. Antes, deve-se tomá-lo como uma procura de solução que pudesse ser viabilizada. É incisivo quanto às desapropriações necessárias, isto é, da totalidade dos imóveis envolvidos. Obviamente, está se referindo ao caso da residência do Conde de Prates. Os

<sup>278</sup> PROJECTO N. 3, DE 1908, São considerados de utilidade publica, para serem desapropriados, os predios e terrenos comprehendidos na area limitada pela face impar da rua Líbero Badaró, entre a rua S. João e a ladeira Dr. Falcão, face par da ladeira Dr. Falcão, desde a rua Líbero Badaró até à rua Formosa, — face par da rua Formosa, desde o largo da Memoria até à rua S. João e — rua S. João, face impar, desde a rua Formosa até à rua Líbero Badaró. — grifo nosso.

<sup>279</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>280</sup> Sessão ordinaria em 14 de outubro. Projecto n. 38, de 1907, *Correio Paulistano*, 15.out.1910, Camara Municipal. , p. 2.

três últimos artigos referem-se ao alto custo das desapropriações e oferecem a possibilidade dessas serem realizadas de maneira gradual.



Nesse contexto, vê-se que uma série de outras ações implicavam na decisão pela adoção ou não das proposições de Silva Telles, formalizadas pelo Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais: o montante de verbas já empenhadas na construção do Teatro Municipal, a discussão sobre o alargamento da rua São Bento, para melhor circulação dos bondes. Também a discussão da manutenção ou não de equipamento de uso público no centro da cidade, o mercado de São João, além do alto custo das operações de desapropriação dos imóveis envolvidos. Somado a isso, o confronto entre prerrogativas particulares e ações de interesse público.

Ao que tudo indica, o Projeto de Lei n. 3, de 15 de fevereiro 1908<sup>281</sup>, complementado pelo Primeiro Plano da Diretoria de Obras, elaborado em outubro de 1907, continuou a ser discutido na Câmara Municipal de São Paulo ao longo de quase dois anos, pois novas notícias a respeito surgirão no início de 1910.

Nesse período entre 1908 e 1909, as discussões não cessaram. Pelo contrário, o que se nota é o surgimento de outras propostas, de cunho mais localizado, que têm em comum o propósito de promover a organização da área central da cidade, ainda que de forma pontual. Tal necessidade dava-se em dois âmbitos especialmente: quanto à circulação e quanto aos aspectos de

uso e ocupação do solo, ou seja, em termos edilícios. A questão estética é secundária às outras duas, ganhando relevância somente no discurso de Silva Telles.

Em 1908 a municipalidade conseguiu um empréstimo com o qual puderam ser autorizadas várias obras, em diversos pontos da cidade. Na área central, foram contemplados o mercado de São João, os viadutos Santa Efigênia e do Chá — o primeiro para obras e o segundo, provavelmente para manutenção — e para a conclusão do Teatro Municipal, bem como das “obras exteriores complementares e necessárias do mesmo teatro”. O elenco de obras, além daquelas relativas ao Teatro, era:

Paço Municipal e desapropriações.  
Viaducto de Santa Ephigenia e desapropriações.  
Desapropriações nas ruas Quinze de Novembro, Rosario e Alvares Penteado.  
Mercado de peixe, de caipiras e anexos.  
Escola de Pomologia - aquisição de terreno  
Construção de um novo mercado na rua Anhangabahú, em substituição do mercado da rua São Joao.  
Um forno de incineração de lixo.  
Instalação do serviço de irrigação.  
Desapropriações na rua da Liberdade e outros melhoramentos.  
Melhoramentos na zona do Pary.  
Melhoramentos na avenida de Água Branca.  
Calçamento da rua Santa Rosa.  
Calçamento da rua Maranhão.  
Viaducto do Chá.  
Macadamização da rua Oriente.<sup>282</sup>

É possível, portanto, entrever no teor das Leis e Atos da Camara desses anos que a circulação de bens, mercadorias e pessoas começara a trazer problemas para a área central, pois algumas das peças legislativas introduzem diretrizes para o acesso ao triângulo. Um fato que corrobora esse

<sup>281</sup> PROJECTO N. 3, DE 1908, São considerados de utilidade publica, para serem desapropriados, os predios e terrenos comprehendidos na area limitada pela face impar da rua Líbero Badaró, entre a rua S. João e a ladeira Dr. Falcão, face par da ladeira Dr. Falcão, desde a rua Líbero Badaró até à rua Formosa, — face par da rua Formosa, desde o largo da Memoria até à rua S. João e — rua S. João, face impar, desde a rua Formosa até à rua Líbero Badaró.

<sup>282</sup> Lei N. 1083, de 30 de abril de 1908, Auctoriza a execução de varias obras por conta do ultimo emprestimo.

processo, sem dúvida, é o surgimento do automóvel, que passa a disputar espaço com os bondes, carroças, landaus e outros veículos à tração animal, pois já em janeiro de 1908 baixa-se um Ato regulamentando o estacionamento e emplacamento de veículos<sup>283</sup>. Portanto, a questão agravou-se com sua introdução. Tanto esses quanto os bondes requeriam um redesenho e redimensionamento das ruas. Os bondes elétricos, instalados a partir de 1900<sup>284</sup>, necessitavam de planos com inclinações mais suaves do que aquelas vencidas por carros anteriormente utilizados, movidos a tração animal. O aumento do comércio fazia com que caminhões e carroças disputassem por espaço para carga e descarga, levando à promulgação de outro Ato Municipal, desta vez restringindo o “estacionamento de veículos para carga ou descarga de mercadorias no triângulo central, das 10 horas da manhã à 5 da tarde”<sup>285</sup>. Devido à gritaria generalizada por parte dos comerciantes, foi revogado após alguns dias, em 15 de fevereiro<sup>286</sup>.

O aumento de atividades terciárias na área levava ao adensamento do triângulo. Por conseguinte, ainda que de forma não declarada, estava claro que o valor da terra na área começara a elevar-se consideravelmente. Ações eram pensadas para ‘desafogar’ a área da colina histórica, e expandir a área comercial para além-viaduto. Houve, por exemplo, incentivo, tanto da

parte do poder municipal quanto do governo estadual, para que grandes hotéis se instalassem preferencialmente na região da rua Barão de Itapetininga, com isenção de impostos por cinco anos e prevendo que “o edifício será construído em local de franco acesso e **em área que permita o estacionamento de carros e automóveis, sem embaraço para o trânsito público**”<sup>287</sup>. Aparentemente, não houve sucesso nessa tentativa, pois Daniel Souquières, proprietário da Rotisserie Sportsman, mandou construir nova sede de seu estabelecimento entre as ruas Direita, São Bento e da Quitanda, inaugurada em 1911 e cuja localização foi então considerada perfeita para um hotel:

É no coração da privilegiada metrópole de São Paulo que se levanta, vitorioso, o magnífico prédio de quatro andares, onde funciona o hotel e restaurante Rôtisserie Sportsman, sob a imediata e competente direção de seu proprietário, sr. Daniel Souquières. Dá este estabelecimento para três das mais importantes ruas da cidade, as ruas de São Bento, Direita e da Quitanda, **\*centros principais do comércio varejista e atacadista, na zona de maior trânsito e de mais fácil acesso, pois todo o sistema de viação urbana (tramways, carros, automóveis etc.) gira às próprias portas do hotel.**<sup>288</sup>

É de se pensar que soaria estranho, do ponto de vista daquele empresário, transferir seu negócio para os lados da “cidade nova” justamente no momento em que eram formulados e implementados os melhoramentos no triângulo. Mas o poder público não desanimou e o governo estadual promulgou a Lei 1193, em dezembro de 1909, concedendo vantagens a

283 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Acto N. 285 de 2 de janeiro de 1908, Dispõe sobre o estacionamento e numeração de veículos.

284 Os primeiros bondes de São Paulo, puxados por burros, começaram a circular ainda no século 19, em 1872. Foram substituídos por bondes elétricos em 1900, com uma linha que ia do largo São Bento até a Barra Funda. In: Leticia MORI, Trilhos de bonde de 1909 são desenterrados durante obra em Pinheiros, *Folha de S. Paulo*, 6.ago.2013, Cotidiano.. Ver, também, Karine MURACHKO, *O papel do Transporte Coletivo na Expansão e Estruturação Urbana no Município de São Paulo: o corredor de Santos Amaro - 9 de Julho*

285 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Acto N. 290 de 24 de janeiro de 1908, Prohibe o estacionamento de veículos para carga ou descarga de mercadorias no triângulo central, das 10 horas da manhã à 5 da tarde.

286 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Acto N. 294 de 15 de fevereiro de 1908, Revoga o acto n. 290 de 24 de janeiro de 1908

287 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei Nº1079, de 1º de abril de 1908, Isenta de imposto o primeiro grande hotel que fôr montado de accôrdo com a presente lei. — grifo nosso.

288 Reginald LLOYD, *et al.*, *Impressões do Brazil no século vinte — grifo nosso*. Esse segundo edifício seria mais tarde ocupado pela Mappin Stores. A Rotisserie Sportsman acompanhou o desenvolvimento do centro da cidade, tendo tido três sedes entre os últimos anos do século XIX e a segunda década do século XX. Foi importante suporte para as ações da iniciativa privada, na sua sociabilidade. A esse respeito ver Heloisa BARBUY, *A cidade-exposição*, 2006

quem construísse um grande hotel na imediações do Teatro Municipal<sup>289</sup>. Tal iniciativa só surtiria efeito mais tarde, com a construção do Hotel Esplanada, na década de 1920. Mesmo permanecendo no “centro velho”, é provável que Souquières tenha tirado boas vantagens do fato de ser o primeiro a instalar um “Grande Hotel” na capital paulista, pois parece ter sido beneficiado pela isenção de impostos por um bom tempo, de acordo com projeto de lei aprovado em 27 de agosto de 1910<sup>290</sup>.

Houve também uma tentativa de implantação de um sistema que talvez se inspirasse nos metrô europeus ou norteamericanos. Em 1906, Antonio Prado foi autorizado pela Camara Municipal “a conceder licença ao dr. Fellippe A. Gonçalves, ou companhia que este organizar, para construção de uma estrada de ferro circular no municipio da capital”<sup>291</sup>. No entanto, apesar da concessão de prorrogações para o prazo inicial<sup>292</sup>, a iniciativa nunca saiu do papel, sinal de que o consenso sobre uma política mais ampla para o crescimento da cidade estava longe de ser alcançado. Ou, talvez, que a ocasião inspirava muitos a enveredar por iniciativas que demandavam um planejamento que estava fora do alcance da administração publica, embora houvesse um esforço para tanto, como mostra a iniciativa de

abrir-se uma “concorrença para os melhoramentos da varzea do Carmo”<sup>293</sup>, da parte da administração municipal. O que viria a sobrepor-se, como já se viu, às ações da esfera estadual. Essa última lei, aprovada em 31 de dezembro de 1909 é sintomática do que estava por vir em 1910: intensa movimentação, de agentes localizados em todos os âmbitos e mirando em várias direções, cujo desenlace será a contratação de Joseph Antoine Bouvard, em 1911.



<sup>289</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N. 1193 de 9 de março de 1909, Dispõe sobre a abertura de novas ruas, p. 4

<sup>290</sup> Ordem do dia 3 de setembro. 2a. parte. Parecer n. 81, *Correio Paulistano*, 31.ago.1910, Camara Municipal, p. 4. Discussão do projecto apresentado pelas commissões de Justiça e Financas, em seus pareceres n. 81, concedendo isenção de emolumentos para construção e dos impostos de industrias e profissões e de viação, pelo praso de 15 annos, ao proprietario, empresa ou companhia que construir e fizer funcionar na capital, o primeiro grande hotel (requerimentos de Souquières A. Daniel e indicação n.308, de 1909, do sr. Sampaio Vianna e outros srs. vereadores).[aprovado em 27 de ago.1910]

<sup>291</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N. 880 de 9 de março de 1906, Auctoriza o Prefeito a conceder licença ao dr. Fellippe A. Gonçalves, ou companhia que este organizar, para construção de uma estrada de ferro circular no municipio da capital. Passados três anos, a licença foi prorrogada por mais 30 anos

<sup>292</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N°1268 de 1° de dezembro de 1909, Prorroga por 30 annos o prazo da licença concedida ao dr. Phelippe Antonio Gonçalves, para uso e goso de uma estrada de ferro circular

<sup>293</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N°1279 de 31 de dezembro de 1909, Auctoriza o Prefeito a abrir concorrença para os melhoramentos da varzea do Carmo.



### 3.2.4. 1910 – A LEI N. 1331 E A RETOMADA DO PRIMEIRO PLANO DA DIRETORIA DE OBRAS MUNICIPAIS

Este é um ano especial quanto ao debate dos Melhoramentos de São Paulo. Muito se discutiu, muitas ações oficiais foram editadas. Do exame do conjunto de Atos, Projetos de Lei e Indicações, é visível um esforço no sentido de se chegar a uma solução adequada para todas as questões que vinham sendo discutidas, com maior ênfase, a partir das oportunidades de investimentos proporcionadas pelo Encilhamento. Tornam-se visíveis, cada vez mais, os movimentos dos diversos grupos e seus interesses. Por outro lado, com a finalização das obras do Teatro Municipal abriram-se novas perspectivas para o município devido à liberação de verbas municipais empenhadas na consecução daquela obra, “a menina dos olhos da elite paulistana, cuja construção consumiu oito anos e 11 mil contos de réis”.<sup>294</sup>

Já se comentou, no início do capítulo, que como reflexo da política do Encilhamento, as ações da iniciativa privada vinham se intensificando desde 1907. E em 1910, passam a participar do debate sobre a área central de São Paulo, quer pela iniciativa de grupos de empresários ou, capitalistas, como se denominavam à época, quer pela ação de montepios, empresas urbanizadoras, e oferta de crédito imobiliário por bancos nacionais e estrangeiros.

Também dentro das esferas municipal e estadual iniciativas concretas começam a se delinear visando transformações no núcleo central paulistano. Mesmo que não houvesse ainda uma decisão por um plano mais geral que as organizasse, observa-se na imprensa diária notícias de várias e

constantes ações pontuais de alinhamentos, demolições, expropriações. Um exemplo é a regulamentação quanto ao uso de parques e jardins da capital, já em janeiro desse ano, por Ato promulgado pelo prefeito Antonio Prado<sup>295</sup>. Em março, a Lei n. 1324 autorizava “a emissão de letras para a aquisição dos predios necessarios para a construcção da Cathedral<sup>296</sup>”, cuja nova localização estava mais ou menos acordada com a Mitra Diocesana. A construção do Paço Municipal foi autorizada pela Lei n. 1345, de 26 de agosto, cujo Art. 6º esclarecia que o arquiteto Ramos de Azevedo seria contratado nas mesmas bases do contrato do Teatro Municipal<sup>297</sup>.

O trânsito continuava a ser um problema. O Ato n. 355, procurando atender a solicitação da esfera estadual, era nova tentativa de regulamentar o transito de veículos nas vias mais movimentadas do triângulo, a saber,

...na rua do Rosário [os veículos] deverão seguir só em direcção à rua da Boa Vista; nesta, na parte compreendida entre a rua 15 de Novembro e o Teatro Sant’Anna, deverão seguir só em direcção à rua 15 de Novembro; na rua Direita, entre a rua de São Bento e o largo da Misericórdia, deverão seguir só em direcção à rua Direita. Outrossim, na rua Direita, entre as ruas Líbero Badaró e São Bento, nenhum vehiculo deverá estacionar, salvo o que tiver necessidade de carregar e descarregar<sup>298</sup>.

Em março, uma nota no Correio Paulistano deixa entrever que o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, decorrente das três indicações citadas anteriormente, ainda estava em discussão, pois a Prefeitura oficiava à Câmara, e em especial às comissões de Obras, Justiça e

<sup>294</sup> CAMPOS, Candido Malta. Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: SENAC, 2002, p.121. Equivalentes a aproximadamente R\$330.000.000,00 em valores de hoje, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>295</sup> SÃO PAULO - MUNICÍPIO, Ato n.340, de 3 de janeiro de 1910, 1910

<sup>296</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei Nº1324 de 31 de maio de 1910, Auctoriza a emissão de letras para a aquisição dos predios necessarios para a construcção da Cathedral

<sup>297</sup> Lei Nº1345 de 26 de agosto de 1910, Auctoriza a construcção do Paço Municipal

<sup>298</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Acto Nº355, Regula o transito de vehiculos em determinadas ruas.

Finanças, “solicitando aprovação do plano de melhoramentos do viaducto do Chá, anteriormente estudado, visto não poderem ser executados, conforme pede o sr. dr. Silva Telles na sua indicação n. 147, de 1906.”<sup>299</sup> O texto não chega a citar qual ou quais seriam os impedimentos para a realização dos tais melhoramentos, mas conseguiu-se rastrear, ainda que de forma superficial, o andamento do projeto e resgatar algumas das discussões ocorridas na Câmara através do Correio Paulistano, que mantinha um contrato com a mesma para a publicação das matérias legislativas.

No lado Norte da área a receber os melhoramentos, a discussão sobre a implantação do novo mercado de S. João avançava, pois em 12 de março, foi aprovado um acordo com proprietários de terrenos da rua Anhangabahú<sup>300</sup>, necessários à obra. Outros terrenos serão desapropriados alguns meses depois, em junho<sup>301</sup>. No mesmo dia, foi promulgada a Lei N. 1296, que autorizava o uso de verba de “684:770\$606 com diversas obras no Theatro Municipal”<sup>302</sup>, naquele momento, o grande sorvedouro das verbas municipais.

A partir de maio de 1910, a discussão dos melhoramentos da área central ganha mais espaço nos debates da Câmara, pois havia dois meses, desde 8 de março<sup>303</sup>, que Antonio Prado solicitara que o projeto de

melhoramentos, ou seja, o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, fosse executado. O prefeito afirmava que julgava a obra “necessária como complemento das obras do Theatro Municipal” e, apesar do seu alto custo,

não poderá ser realizada sinão em longo praso, em vista da sua importancia, muito superior aos recursos orçamentarios de que a Camara dispõe; entretanto, sendo ella de incontestavel conveniencia, quer para saneamento desta parte central da cidade, como para maior facilidade do transito publico, convem que ella seja desde já resolvida.

Approvedo o plano da obra, a desapropriação dos predios affectados pela sua execução e que desde já convem que sejam declarados de utilidade publica, far-se-á à medida que os proprietarios pretenderem **reconstruil-os ou fazer novas construcções.**<sup>304</sup>

Pelo que se apurou, o principal problema para a execução do referido projeto girava em torno da interpretação do teor da Lei 1331, de 6 de junho, que pretendia organizar o modo como ocorreriam as desapropriações dos imóveis da rua Líbero Badaró que, por sua vez, era uma interpretação daquele ofício de Antonio Prado.

Em paralelo, “attendendo à necessidade palpitante de melhorar o transito da cidade no cruzamento da rua Direita com a rua de S. Bento”, tramitava na Câmara o Projeto n. 19, de 30 de abril<sup>305</sup>, de autoria dos vereadores Joaquim Marra e Silva Telles, para a abertura de uma praça nos “Quatro Cantos”, o cruzamento das ruas Direita e São Bento. Do mesmo modo, “attendendo [...] à conveniencia de prolongar até ahi a avenida brigadeiro Luiz Antonio, com o que se melhorará consideravelmente a rua José Bonifacio e largo de S. Francisco”, o projeto de lei previa o prolongamento da avenida Luiz Antonio em direção à nova praça criada,

<sup>299</sup> Expediente do dia 2 de março, *Correio Paulistano*, 5.mar.1910, Camara Municipal. Secretaria da Camara Municipal, p. 4.

<sup>300</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei Nº1299 de 12 de março de 1910, Approva o accordo com os proprietatios dos terrenos da rua Anhangabahú

<sup>301</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei Nº1326 de 1 de junho de 1910, Declara de utilidade publica os terrenos da rua Anhangabahú, necessarios para a construcção do novo mercado

<sup>302</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei n.1296, de 12 de março de 1910, Autoriza a despesa de 684:770\$606 com diversas obras no Theatro Municipal. O valor corresponderia a aproximadamente R\$20.543.118,18, cf. O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.

<sup>303</sup> "Em 8 de março de 1910, o prefeito AP encaminha à Camara um officio [nº101, 8/3/1910] com o estudo da proposta Silva Telles, realizado por Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem." In: José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 86.

<sup>304</sup> *Melhoramentos da capital 1911-1913*, p. 52. apud \_\_\_\_\_. , *Anhangabaú*, p. 164.(Nota nº48) — grifo nosso

<sup>305</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Projecto N.19, de 30 de abril de 1910

resgatando, portanto, a ideia lançada por Luiz Bueno de Miranda em 1906, já examinada.

Também a compra de imóveis na área da Sé, para viabilizar a implantação do novo Paço Municipal e da nova Catedral, estava em andamento mas, à semelhança de outros projetos de grande porte, ora avançava, ora recuava. A Lei N. 1305<sup>306</sup>, de 11 de abril foi revogada e os trâmites paralisados, supõe-se, em virtude da indecisão sobre a localização da catedral. As desapropriações serão retomadas, com o restabelecimento da Lei 1305, pela Lei N. 1374<sup>307</sup>, de 7 de fevereiro de 1911.

Em atendimento à solicitação do prefeito, as comissões de Obras, Justiça e Finanças examinam o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, de 1907, no tocante à sua viabilidade. À Comissão de Obras coube a prioridade de manifestação. Seguiram-se os pareceres das comissões de Justiça e Finanças. À exceção do vereador José Oswald, que defendia que o alargamento da rua Líbero Badaró se desse pelo lado par, houve consenso sobre a necessidade da implantação do projeto. Quanto à viabilidade, também houve consenso quanto às dificuldades financeiras do município e, portanto, foi bem aceita a ideia da implantação gradativa do projeto, elaborada pela Comissão de Justiça, através de seu parecer nº 58, de 6 de maio. Esse foi elaborado a partir do parecer da Comissão de Obras, com as restrições de José Oswald e também de projeto substitutivo apresentado por Joaquim Marra, "que opina de preferencia pelo recuo da rua Líbero Badaró dos predios de numero impar, com a reconstrucção dos predios e obrigação

por parte dos proprietarios de os fazer com duas fachadas”, além do pedido de alinhamento que os Irmãos Weiszflog haviam encaminhado à Camara.

Entretanto, surge, dessa decisão, o impeditivo para que o projeto tenha continuidade e seja enfim adotado. E, considerando-se a situação, pode-se pensar que o projeto tenha sido protelado até aquele momento, evitando-se sua submissão às comissões da Câmara, por influência dos grandes proprietários da área, a saber, Irmãos Weiszflog e o Conde de Prates que, até então, não haviam se manifestado publicamente. Os Weiszflog acabaram por encaminhar um pedido de regularização de alinhamento do novo edificio para sua sede. Mas o Conde de Prates ainda iria aguardar um pouco mais, pois lhe interessava o desenrolar dos acontecimentos. É fácil entender: os Weiszflog tinham seu patrimônio vinculado à produção e distribuição de bens e, portanto, dependiam de uma sede, bem como da sua localização. Por seu turno, o Conde de Prates obtém rendimentos do aluguel dos imóveis de sua propriedade e, dependendo do desenlace da situação, poderia auferir lucros com a construção de novos imóveis, agora em terrenos valorizados, inclusive pela permanência dos industriais alemães. Portanto, não seria ele o primeiro proprietário a manifestar-se a respeito.

Porém, o officio de Antonio Prado criava um impasse que o parecer da Comissão de Justiça agravou: como desapropriar toda a área sem promover a especulação imobiliária? Sobretudo porque o Município não tinha meios de o fazer de uma única vez. Assim, à medida que se fossem realizando as desapropriações, o preço da terra subiria a ponto de não ser mais possível completá-las. Alguns vereadores viram esse impasse, mas não conseguiram, naquele momento, elaborar uma saída para a situação.

Para que se entenda, os pareceres são apresentados na íntegra. Após, são apresentadas algumas das discussões que se seguiram na Câmara, em

**306** SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N. 1305, de 11 de abril de 19010, Declara de utilidade publica os predios ns. 4 a 8-A e 12 da rua Santa Theresa, 6 da rua Capitão Salomão e 3, 5, 7 e 13, da rua Marechal Deodoro, e dá outras providencias

**307** SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N. 1374, de 7 de fevereiro de 1911, Restabelece a lei n. 1305, de 11 de abril de 1910

função dos mesmos e nas quais se observa como a questão é abordada pelos vereadores. Na edição de 25 de maio de 1910, o *Correio Paulistano* publica a “Discussão dos papéis relativos aos melhoramentos da zona dominada pelo viaducto do Chá (indicação n. 147, de 1906, do sr. dr. Silva Telles<sup>308</sup>)”, com os pareceres nº 39, da Comissão de Obras, de 8 de março de 1910, que conclui por um projeto de lei; o de nº 58, da Comissão de Justiça, emitido em 6 de maio, também seguido de um projeto de lei, porém diferente do anterior, e o parecer nº 51, de 25 de maio, elaborado pela Comissão de Finanças. Além dos três pareceres que respondiam ao ofício do prefeito Antonio Prado foram apresentados um novo parecer da Comissão de Obras, sob nº 40, elaborado a partir de considerações de seus membros sobre o parecer da Comissão de Justiça, o qual apresenta um substitutivo. E, finalmente, o parecer entregue em separado, do vereador José Oswald<sup>309</sup>.

PARECER N. 39 [da Comissão de Obras]

Com o ofício sob n. 101, de 4 do corrente mez, envia a Prefeitura à esta Camara o projecto e orçamento relativos aos melhoramentos a serem realizados na zona dominada pelo actual viaducto, no sentido da indicação n. 147, apresentada pelo vereador sr. Silva Telles, em sessão da Camara e 15 de setembro de 1906.

[...] Não é obra que, nos limites dos recursos financeiros do Municipio, possa ser executada em globo: será realizada paulatinamente à medida que se vá offerecendo favoravel oportunidade.

A despesa será parcellada por differentes exercicios financeiros, de modo a não prejudicar servicos publicos que deverão ser attendidos.

O que importa é que seja o projecto de tal melhoramento acceito e approved pelo poder competente.

O que importa é que por lei expressa, seja essa obra uma obrigação a ser cumprida pelo governo do Municipio.

<sup>308</sup> Ordem do dia 28 [sic; 25] de maio, *Correio Paulistano*, 25.mai.1910, Camara Municipal, p. 3.

<sup>309</sup> *Ibid.*

Ao criterio da Prefeitura fica dar execução à autorização que lhe fôr conferida e que ora pede com urgencia, declarando, como faz, que «por esse modo, [implantado por etapas,] a execução da obra torna-se compativel com os recursos de que a Camara pode legalmente utilizar-se».

Basta considerar-se o incremento notavel que dia a dia toma o movimento desta cidade, e, pois, o desafogo, que à circulação trará a obra projectada.

Basta observar o chocante contraste desse agglomerado de fundos de casas que bordejam para o valle do viaducto do lado do bellissimo quadro que forma o Theatro Municipal, erguendo-se majestosamente elegante ao lado do jardim<sup>310</sup> que tanto o vae realçar.

Basta attender e comprehender o pittoresco<sup>311</sup> desse sitio...

E não poderá esta Camara adiar por mais um dia a decretação da lei, que só por si firmará a benemerencia da presente legislatura municipal.

A Comissão de Obras, acceitando o plano suggerido pela indicação n. 147, de 18 de setembro de 1906, offerece à consideração da Camara o seguinte projecto de lei.

A Camara Municipal de S. Paulo, decreta:

Art. 1º — Ficam declarados de utilidade publica para serem desapropriados os **predios e terrenos situados dentro da área** limitada pela face impar da rua Líbero Badaró entre as ruas de S. João e Direita face par da ladeira Dr. Falcão, a começar do canto da rua Direita e prolongando-se até à rua Formosa, face impar da rua Formosa e face impar da rua de S. João, entre as ruas Formosa e Líbero Badaró.

Art. 2º — Estas desapropriações serão feitas à medida que se offereça favoravel oportunidade, ad referendum da Camara.

Art. 3º — A área desapropriada é rigorosamente destinada,

- a) A ser ampliada a largura da rua Líbero Badaró;
- b) A ser prolongada a rua Anhangabahú até o largo da Memoria;
- c) A ser convenientemente ajardinada, como se acha tudo projectado pela Directoria de Obras Municipaes, segundo plano

<sup>310</sup> Refere-se à esplanada do Teatro Municipal. Lei N. 1104 de 17 de julho de 1908, Auctoriza a execução de obras no terreno ao lado do Theatro Municipal e o prolongamento dos lanternins e hangares do mercado da rua Vinte e Cinco de Março

<sup>311</sup> Esse termo é especialmente utilizado pelo vereador Silva Telles, sendo recorrente em seus textos. Como já afirmado, uma de suas preocupações é a preservação e exploração das qualidades paisagísticas intrínsecas ao sítio paulistano.

que se organizou e que ficará fazendo corpo<sup>312</sup> com esta lei.

Art. 4º — A Prefeitura poderá entrar em accôrdo com os proprietarios dos theatros que terão de ser desapropriados, cedendo-lhes área compensadora para construir seus novos theatros, dentro da área desapropriada, como está indicado no plano acima referido.<sup>313</sup>

Art. 5º — Para execução da presente lei irá a Prefeitura fazendo as necessarias operações de credito.

Art 6º — Ficam revogadas as disposições em contrario.

S. Paulo, 8 de março de 1910. — Silva Telles, E. Goulart Penteado, José Oswald, com restricções.<sup>314</sup>

Vale observar que o tom deste parecer é praticamente o mesmo da indicação nº 147 de 1906, inclusive com o uso do termo “pitoresco” e do apelo às questões de cunho estéticas. Não poderia ser diferente, pois Silva Telles é um de seus três signatários. O vereador integra a Comissão, juntamente com Goulart Penteado e José Oswald. Como este último diverge e apresenta parecer em separado, intui-se que o texto é praticamente formulado pelo próprio Silva Telles. Observem-se três pontos: primeiramente, que o parecer propõe que as desapropriações ocorram conforme avançar a implantação do projeto e obedecendo à disponibilidade financeira do município (Art. 2º); em segundo lugar, que o prolongamento da rua Anhangabaú é contemplado (item b do Art. 3º), assim como, em terceiro lugar, no Art. 4º, o vereador justifica as “áreas reservadas” indicadas na planta da Diretoria de Obras, confirmando o que já se afirmou aqui, de que tais áreas seriam compensações aos proprietários, conforme se observa na FIGURA 2.57.

A Comissão de Justiça, em seu longo parecer, diverge da de Obras:

PARECER N. 58 [Comissão de Justiça]

Em 15 de setembro de 1906 o vereador sr. Silva Telles apresentou uma indicação no sentido de ser pela Prefeitura, estudados, os melhoramentos indispensáveis na zona dominada pelo Viaducto do Chá.

Em cumprimento desta indicação e de accordo com as ordens expedidas pelo sr. Prefeito [no officio de 4 de março de 1910], a repartição de obras [Diretoria de Obras Municipais] organizou os estudos relativos a estes melhoramentos aproveitando toda a zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, Falcão, Piques, Formosa e São João — ahi construindo-se um jardim concavo que se adaptasse a topographia do lugar.

Estes estudos consistiram em uma planta de conjunto e varias de detalhes e com um orçamento no valor de 3.492:000\$000; sendo de desapropriações 2.833:000\$000; pavimentos das ruas e passeios 225:962\$000; ajardinamento 114:789\$000, eventuaes 318:248\$000<sup>315</sup>.

Remettidos à Camara estes estudos fez o sr. Prefeito acompanhar os mesmos de um officio datado de 4 de março de 1910 em que faz sentir a necessidade de ser executado este plano de melhoramentos.

No supracitado officio diz o sr. Prefeito, que a obra que julga necessaria como complemento das obras do Theatro Municipal não poderá ser realizada sinão em longo praso, em vista da sua importancia<sup>316</sup>, muito superior aos recursos orçamentarios de que a Camara dispõe; entretanto, sendo ella de incontestavel conveniencia quer para saneamento desta parte central da cidade, como para mior facilidade do transito publico, convem que ella seja desde já resolvida.

Approvado o plano da obra [ou seja, o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais], a desapropriação dos predios affectados pela sua execução e que desde já convem que sejam declarados de utilidade publica, far-se-á à medida que os proprietarios pretenderem reconstruil-os ou fazer novas construcções. Presentes estes papeis à Commissão de Obras, a quem cabia falar em primeiro lugar, pois a esta Commissão cabe dizer sobre a conveniencia da obra indicada, apresentou ella o seu parecer favoravel à execução da obra estudada, concluindo pelo projecto de lei juncto, assignado pela maioria

<sup>312</sup> De fato, o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais foi incorporado à lei 1331, resultante desta discussão, como se constatou em consulta ao acervo do AHM.

<sup>313</sup> O texto refere-se às áreas “reservadas” indicadas no desenho de 1907, conforme indicado na FIGURA 2.69

<sup>314</sup> *Correio Paulistano*, 25.mai.1910, p. 3.

<sup>315</sup> Equivalentes a aproximadamente e respectivamente a R\$104.760.000,00; R\$84.990.000,00, R\$6.778.860,00, R\$3.443.670,00 e R\$9.547.440,00, em valores atuais, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>316</sup> O termo “importância”, aqui, refere-se ao custo total da obra

da Comissão, e com restrições pelo vereador sr. José Oswald.<sup>317</sup>

Neste último parágrafo, está a incoerência que será mais tarde apontada por Sampaio Vianna. Ao mesmo tempo que o Plano da Diretoria de Obras Municipais é aprovado, isto é, aprovava-se a ideia da realização do parque em toda a área do vale, há a previsão de reconstrução dos edifícios objeto da declaração de utilidade pública.

Dado dos mesmos, vista a Comissão de Justiça, conjuntamente com o projecto substitutivo do vereador sr. Joaquim Marra, que **opina de preferencia pelo recuo da rua Líbero Badaró dos predios de numero impar**, com a **reconstrucção dos predios** e obrigação por parte dos proprietarios de os fazer com **duas fachadas**; e assim com um **pedido de alinhamento dirigido à Camara pelos industriaes desta praça srs. Weiszflog Irmãos**, estabelecidos naquella rua e lado de numeração impar, estudou ella com a atenção que merece o assumpto de elevado interesse para o municipio, não só pelo lado economico como a sua face pratica e delle passa a dar o seu parecer.

Não há a menor duvida que a rua Líbero Badaró, hoje no coração da cidade, não deverá conservar a largura actual, agora que se pretende iniciar alli algumas reconstrucções, e quando é certo que em época bastante proxima sinão na actualidade, por ella se deveria dar e se dará o transito de toda a sorte de vehiculos que se dirigem ao centro da cidade, e que della sahem em direcção aos arrabaldes, e será desde que seja construido o viaducto ligando a rua da Boa Vista ao largo do Palacio, a arteria principal do circuito do centro commercial e de comunicação entre os varios arrabaldes e a cidade pelos viaductos do Chá, de Santa Iphigenia, e do que se projecta para ligação da rua da Boa Vista ao largo do Palacio. **O alargamento pois da rua Líbero Badaró pela adopção do projecto Silva Telles, estudado pela Prefeitura, ou pelo simples recuo dos predios de numeros impares, impõe-se, é de tal necessidade e oportunidade que acreditamos será idea vencedora nesta casa.** Estudamos agora cada um dos

projectos apresentados sobre este reconhecido melhoramento.<sup>318</sup>

A ideia do alargamento da rua Líbero Badaró é, portanto, aceita por unanimidade. A partir deste ponto o vereador passa a discorrer sobre a incoerência que encontra na lei.

Vejamos em primeiro lugar o projecto com que a Comissão de Obras conclue o seu parecer que é calcado na conclusão do officio da Prefeitura.

Entende esta commissão pela sua maioria, com a Prefeitura, que devem ser declarados de utilidade publica, para serem desapropriados, os predios e terrenos situados denro da área limitada pela face impar da rua Líbero Badaró, entre as ruas de São João e Direita, face par da rua Dr. Falcão, face impar da rua Formosa e face impar da rua de S. João, entre as ruas Formosa e Líbero Badaró; e que **estas desapropriações deverão ser feitas à medida que se offereça oportunidade**, \_ad-referendum\_ da Camara, effectuando a Prefeitura as operações de credito necessarias para este fim. E assim sendo, a effectividade da obra tornar-se-á compativel com os recursos de que a Camara poderá dispor legalmente.

**Não entente assim a Comissão de Justiça.**

Declarados, que fossem, de utilidade publica para o fim de serem desapropriados, os predios indicados no artigo 1º do projecto da Comissão de Obras, avaliados em 2.833:000\$000<sup>319</sup>, avaliação esta que de passagem se diga, se elevaria a muito mais, no acto da aquisição; não poderiam as mesmas só se tornarem effectivas à proporção que se apresentasse oportunidade, como entente a Comissão de Obras e anteriormente a Prefeitura, mas sim dentro do praso de seis mezes que é o prazo das leis municipaes de desapropriação.

Em replica se poderia dizer que prescripta — declarada sem effeito a lei que assim determinasse poderia a mesma ser revigorada até que o ultimo predio fosse desapropriado. Mas **não é neste facto que está a inexequibilidade do projecto mas sim no de poder ser exigida, na vigencia da primeira**

<sup>318</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>319</sup> Equivalentes a R\$84.990.000,00 em valores atuais, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

**lei, isto é, no prazo de seis mezes a desapropriação de todos os predios sobre que recahisse esta limitação a propriedade, tornando-se desta maneira ineficaz o dispositivo do artigo segundo do projecto e assim também a solução encontrada pela Prefeitura para dentro dos recursos ordinarios realizar gradativamente este melhoramento.**

Quanto ao projecto do vereador sr. Joaquim Marra, entende esta Comissão que o mesmo **traduz a solução para o momento actual, em que havendo um ou mais pedidos de alinhamento, que não podem ser negados, nem mesmo adiados e não tendo a Camara os recursos necessarios para executar o plano da indicação Silva Telles, deve tornar effectivo o recuo.**

Relativamente ao dispositivo deste projecto que determina a construcção de duas fachadas para os predios a reconstruir-se, apresenta-se esta obrigação à Comissão de Justiça como um excesso de competencia, sinão como uma medida de certo modo inconstitucional, pois que não encontrará a mesma apoio na lei organica dos municipios. Como condição estabelecida mediante favores taes como dispensa de emolumentos para a construcção, e isenção de impostos poderia se obter esta alteração nas construcções alli levantadas, apresentando assim as mesmas melhor aspecto.

Deante desta opinião longamente exposta, **não pareça à Camara que esta Comissão seja por principio contraria ao projecto Silva Telles;** o que ella entende é que sua execução não encontra oportunidade deante das condições economicas pouco lisonjeiras da municipalidade; mas como é necessario que se tome qualquer medida, e isto sem adiamento, para que a rua Líbero Badaró não seja reconstruida com a actual largura, prejudicando o futuro da cidade, — é que a Comissão de Justiça **aconselha a adopção do projecto Joaquim Marra que lembra o recuo, sem, entretanto, deixar de inclinar-se pela execução futuramente do projecto Silva Telles,** que além de trazer a grande vantagem de facilitar o transito da cidade virá sanear e embelezar uma parte central da cidade, **embora este melhoramento fique limitado à rua Líbero Badaró, na parte entre as ruas Direita e São João, abandonando o seu proseguimento pelas ruas Falcão, Formosa e São João.**

E si por qualquer motivo não se tornar uma realidade este projecto, no seu todo ou somente quanto à rua Líbero Badaró, teremos com o recuo iniciado, previsto a criação de uma rua de importancia commercial, extendendo-se então o recuo que fôr

decretado para o trecho entre São João e Direita, aos trechos entre S. João e largo de S. Bento e entre Direita e José Bonifacio, tendo assim esta rua para o futuro, a capacidade precisa para comportar o grande transito que dia a dia aumenta nas ruas mais centraes desta cidade.

Assim sendo, esta comissão apresenta a estudo da Camara o seguinte projecto de lei:

A Camara decreta:

Artigo 1º — Fica approvedo o plano de melhoramentos da zona dominada pelo viaducto do Chá nos termos da proposta da Prefeitura e do projecto Silva Telles, **ficando, entretanto, a sua execução dependente de novo orçamento e de modificações que a conveniencia publica demonstrar como necessarias.**

Artigo 2º — O Prefeito mandará **dar aos srs. Weiszflog Irmãos, o alinhamento requerido,** para a reconstrucção na rua Líbero Badaró, com o **recuo nunca menor de oito metros,** entrando em accordo com os mesmos, quanto à construcção de duas fachadas mediante favores, como sejam dispensa de emolumentos para construcção e isenção de impostos por prazo determinado.

Artigo 3º — Revogam-se as disposições contrarias à presente lei.

Sala das commissões, em 6 de maio de 1910. — João M. Sampaio Vianna, Alvaro G. da Rocha Azevedo, Arthur S. Ferreira Guimarães<sup>320</sup>

Em seu parecer N. 51<sup>321</sup>, a Comissão de Finanças endossa o parecer da Comissão de Justiça. Era uma situação difficil. Depreende-se do texto que não havia dinheiro sufficiente nem para pagar a indenização aos Irmãos Weiszflog, a opção que primeiramente vem à mente quando se examina o caso. Sim, porque se a ideia era realizar as desapropriações aos poucos, à medida em que fossem sendo solicitados novos alinhamentos ou reformas, a Casa Weiszflog seria a primeira a ser submetida à lei proposta. Por outro lado, a solicitação daqueles empresários ocorreu antes da votação da lei e

<sup>320</sup> *Correio Paulistano*, 25.mai.1910, p. 3. — grifo nosso.

<sup>321</sup> *Ibid.*

talvez, portanto, mais tarde o valor da indenização seria certamente mais alto.

A opção do vereador Joaquim Marra<sup>322</sup> ia além do estabelecimento da largura da faixa a ser desapropriada na rua Líbero Badaró, possibilitando, portanto, que essa rua continuasse a ter edifícios construídos ao longo de seu lado ímpar. Seu projeto alterava completamente a proposta anterior de seu colega Silva Telles, descartando as demais desapropriações previstas nas ruas que formariam o contorno do futuro parque. Ainda assim, e estranhamente, indicava que as novas construções da Líbero Badaró fossem dotadas de fachadas voltadas para o vale, o que na prática, até que houvesse uma remota decisão favorável à aprovação do Plano Silva Telles, ou seja, do Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, significaria que as novas fachadas a construir deveriam se voltar para o interior da quadra, que não seria desapropriada totalmente. Ou seja, seriam fachadas voltadas para os fundos de outros prédios. Segundo Campos, Marra representaria “os interesses dos proprietários, e particularmente do Conde de Prates”<sup>323</sup>, afinal defendia a manutenção das edificações em toda a área indicada pelo projeto de lei submetido por Silva Telles.

Voltando a apreciar a matéria a partir do parecer emitido pela Comissão de Justiça e discordando da mesma, a Comissão de Obras volta a manifestar-se, apresentando novo parecer em 14 de maio:

PARECER N. 40 [Comissão de Obras]

A Comissão de Obras já se manifestou, em seu parecer de 8 de março, sobre a momentosa questão dos melhoramentos que envolvem a transformação da rua Líbero Badaró, parecer este

<sup>322</sup> Não se conseguiu localizar o texto original. Supõe-se que tenha sido levada à consideração da Câmara Municipal entre 9 e 29 de março de 1910.

<sup>323</sup> Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, p. 113.

que foi assignado com restricção pelo sr. José Oswald.

Em seu longo e bem elaborado parecer, a digna Comissão de Justiça discordou da Comissão de Obras, e nisso é acompanhada pela maioria da Comissão de Finanças.

É de se lembrar que, no espirito dos dignos vereadores que assim se manifestaram predominasse com sensível exclusivismo a razão da vantagem para a circulação, trazida com o alargamento da rua Líbero Badaró, vantagem esta que está, entretanto, compreendida no projecto que corporifica a indicação n. 147, do vereador sr. Silva Telles.

O lado esthetico do melhoramento em questão passa quasi desapercibido aos olhos das dignas commissões de Justiça e maioria da de Finanças e que à maioria da Comissão de Obras se afigura objectivo da maxima importancia, pela posição do sitio que é e será o centro de mais accentuada convergencia desta cidade, tudo é sacrificado e **atirado para tempos em que construcções de alto valor tornarão para sempre inexequivel esta obra** que S. Paulo reclama e que lhe dará inexcidível realce; **tudo sacrificado pelo receio unico de que de chofre venham todos os proprietarios da zona pedir a desapropriação.**<sup>324</sup>

A Comissão de Obras — e Silva Telles, particularmente —, reconhece o processo de valorização fundiária em andamento no centro da cidade e entende que aquele seria o momento oportuno para a realização das operações propostas. Porém, parece, por outro lado, colocar-se um pouco ingenuamente quanto à reação dos proprietários, sabendo-se que a maior parte dos terrenos da área estava concentrada na mão de um único dono, o Conde de Prates.

O projecto de lei offerecido pela Comissão de Justiça representa um melhoramento util, sem duvida, para o momento, mas não attende ao que esta cidade em pouco estará a reclamar.

A rua Líbero Badaró, com o recuo suggerido, attingirá a uns 14 metros de largura, o que está abaixo do padrão normal das novas ruas desta cidade para as quaes se exige a largura de 16

<sup>324</sup> *Correio Paulistano*, 25.mai.1910, p. 3. — grifo nosso.



metros. Não haverá, pois, uma solução satisfatória, pelo lado da circulação: — ficará sacrificado o indispensável aformoseamento desse interessante ponto da cidade.

Acresce ainda que a configuração do terreno tornará inexequível, em geral, o recuo de 8 metros, como preceitua o art. 2º do projecto da digna Comissão de Justiça: — praticamente não se conseguirá o almejado alargamento da rua Líbero Badaró.<sup>325</sup>

Esta última consideração pode parecer estranha e contraditória. Afinal, a Comissão de Obras também não desejava a ampliação da rua Líbero Badaró? A ideia aqui exposta somente fez sentido após a leitura de outro discurso de Silva Telles, feito tempos depois, ainda dentro dos debates sobre a área. Silva Telles entendia que se o alargamento fosse realizado visando a reconstrução dos edifícios existentes, seriam necessários trabalhos de contenção para ajuste do movimento de terra resultante, quer para novas edificações — no caso das existentes serem totalmente demolidas —, quer para a adaptação de edificações parcialmente demolidas. Por outro lado, se o alargamento da rua fosse associado à execução de um parque, não necessitaria de muros de arrimo, bastando a execução de taludes para a adaptação do terreno. Uma operação, de fato, menos onerosa.

Ora, não é crível que o projecto subscripto pelas comissões de Justiça e maioria da de Finanças traga consigo o intuito de embaraçar a realização do grande melhoramento em questão, o que, aliás, se poderia inferir dos termos do art. 1º de tal projecto, em que, aprovando o plano de melhoramentos da zona dominada pelo actual viaducto atira-o para outros tempos e sujeitando-o a todas as modificações possíveis.

Nesta fé, poder-se-ia adoptar um **projecto conciliador**, assim elaborado:

A Camara Municipal de S. Paulo decreta:

Art. 1º — Fica \*aprovado o plano de melhoramentos **da zona dominada pelo actual viaducto nos termos da proposta da**

**Prefeitura e do projecto Silva Telles, \*que irá sendo realizado gradativamente** à medida da capacidade dos recursos financeiros da municipalidade.

Art. 2º — Ficam para esse fim, **declarados de utilidade publica para serem desapropriados** os predios da face impar, da rua Líbero Badaró, entre as ruas de São João e Direita.

Art. 3º — A Prefeitura entrará em accordo com os respectivos proprietarios, à medida das **reconstrucções pedidas**, ou mesmo antes, si possível ad referendum da Camara, para effectuar taes desapropriações, podendo, desde já, entender-se com os srs. Weiszflog sobre a melhor forma de combinar os interesses desses srs., com os da municipalidade, já quanto ao preço da desapropriação, já quanto ao praso para ser esta effectuada, já quanto ao requerimento que fizeram de alinhamento para as obras que projectam.

Art. 4º — O restante das desapropriações necessarias ao complemento do plano em questão irá sendo realizado à medida dos recursos da municipalidade.

Art. 5º — Para execução desta lei, irá a Prefeitura fazendo as necessarias operações de credito.

Art. 6º — Revogam-se as disposições em contrario.

S. Paulo, 14 de maio de 1910 — Silva Telles, José Oswald, vencido, com parecer em separado, E. Goulart Penteadó.<sup>326</sup>

Silva Telles tenta preservar o ponto principal de seu projeto N. 3, de 1908: a implantação do parque, porém permanece, no seu “projeto conciliador”, a incoerência legal.

Seu colega de vereança e membro da comissão de obras, José Oswald, posiciona-se em contrário, em parecer isolado, colocando dúvidas sobre a exequibilidade do alargamento da rua Líbero Badaró pelo seu lado ímpar e, mesmo considerando-se voto vencido, lembra aos demais colegas que o padrão adotado pela legislação vigente, para novas ruas, era de 16 metros de largura, o que não estaria sendo obedecido no projeto em discussão, detalhe, aliás, lembrado no próprio parecer da Comissão de Obras.

<sup>325</sup> Ibid.

<sup>326</sup> Ibid. — grifo nosso.

## PARECER DO SR. JOSÉ OSWALD

Embora tenha a duvidas sobre a possibilidade do alargamento dos extremos da rua Líbero Badaró, do lado da numeração impar, não só porque as ladeiras de São João e Falcão offerecem soluções de continuidade<sup>327</sup>, como também o alargamento deste lado finalizará em declive sobre a ladeira do Ouvidor acceito o judicioso parecer da illustrada Commissão de Justiça, tanto mais quanto sei que o maior proprietário do quarteirão central, da rua Líbero Badaró [o Conde de Prates], está nas melhores disposições de entrar em accordo com a Camara sobre o recuo dos seus predios, obrigando-se a fazer lindas fachadas do lado que dá para o Theatro Municipal.

Acho, porém, que o recuo do metros deve ser o necessario para completar o padrão municipal de largura de ruas, que é de 16 metros.

S. Paulo, 18 de maio de 1910 — José Oswald<sup>328</sup>

Oswald deixa transparecer, no entanto, que estaria posicionando-se a favor dos proprietários, em especial ao Conde de Prates. O mesmo movimento se observa quanto à posição assumida pelo vereador Sampaio Vianna, quando defende o alargamento da rua Líbero Badaró e o postergamento da implantação do parque, alegando a insuficiência financeiros da municipalidade. Evidentemente, não era somente uma questão financeira.

Em 28 de maio os pareceres e projetos oferecidos à Camara entram em discussão. Silva Telles acusa os colegas que se posicionavam contrariamente ao seu projeto de estarem receosos “que venham todos os proprietários pedir alinhamento e provocar na municipalidade um desembolso despropositado”<sup>329</sup>:

Não vejo por que razão devemos temer que venha de chofre toda essa gente pedir desapropriações. Nesse caso, a Prefeitura estava no direito de dizer: posso fazer esta, mas não posso fazer aquella. Faria as desapropriações que lhe conviessem. E, assim, pouco a pouco, se realizaria esse melhoramento que é de grande importancia para esta capital.

Eu lamento que alguns vereadores estejam em desaccordo com a minha maneira de ver em relação a este assumpto. **A principio, todos achavam que este melhoramento era de grande utilidade. Agora pensam de outra maneira. Houve de certo razões muito fortes para mudarem de modo de pensar.** Eu as respeito.

Mas, esse receio, que é a base de toda a impugnação ao projecto, não tem absolutamente razão de ser. Os collegas deviam ser um pouco mais corajosos<sup>330</sup>

Estaria Silva Telles se referindo a uma ingerência de Eduardo Prates? Defendendo a qualidade de seu projeto, que ia além da resolução de problemas de circulação, e rebatendo a argumentação de que seria impossível realizar o alargamento da rua Líbero Badaró sem a implantação de extenso e caro muro de arrimo, Silva Telles, respondendo a Sampaio Vianna, membro da Comissão de Justiça, cita como exemplo a transformação de Paris: “Basta estabelecer um talude conveniente e gramal-o. Isso em toda parte se faz nos jardins que são accidentados. Não são sustentados por paredões. V. exa. veja o jardim dos Buttes Chaumon [sic], em Paris”<sup>331</sup>.

Sampaio Vianna, enfim, explicita as razões que orientam a proposta da Comissão de Justiça. Segundo o vereador, haveria três hipóteses concorrendo para a resolução do impasse. A primeira, ‘conhecida com a denominação de ‘projecto Silva Telles’<sup>332</sup>, tinha sido remetida à Prefeitura e esta, tendo orçado tanto desapropriações quanto obras necessarias, verificou

<sup>327</sup> O termo “solução de continuidade” parece referir-se a declives, ou a planos inclinados. É utilizado várias vezes no texto dos vereadores, associado à essa idéia. Será empregado também no texto do Plano Freire-Guilhem, examinado mais à frente.

<sup>328</sup> Ibid.

<sup>329</sup> *Correio Paulistano*, 31.mai.1910, p. 4-5.

<sup>330</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>331</sup> Ibid.

<sup>332</sup> Ibid.

o alto custo envolvido. A segunda hipótese seria o substitutivo do vereador Joaquim Marra, “determinando que a Camara desapropriasse somente o lado impar da rua Líbero Badaró, recuando 5 metros, com a obrigação por parte dos proprietários de reconstruírem os predios com duas fachadas”. A terceira hipótese seria a proposta do vereador José Oswald, "determinando o alargamento da rua Líbero Badaró do lado par". Ao que parece, o que Oswald busca, ao lançar a ideia da desapropriação do lado par da rua, era contemplar os interesses do “maior proprietário do quarteirão central”<sup>333</sup>, o Conde de Prates. Em virtude da pequena profundidade dos lotes entre as ruas Líbero Badaró e São Bento, estaria descartada e, de fato, não seria apreciada nos debates que se seguiram.

Após, Sampaio Vianna aponta o principal problema da proposta da Comissão de Obras, uma inconsistência legal:

A Comissão de Obras diz ainda no seu projecto que o sr. Prefeito se entenderá com os srs. Weiszflog Irmãos «quanto ao alinhamento para as obras que projectam». **Ora, a Comissão que manda declarar de utilidade publica, para serem desapropriados, os predios necessarios ao alargamento da rua, permite também a reconstrucção. Permittida a reconstrucção, não pode mandar desapropriar.**

[SILVA TELLES — ] Eu não entendo.

[SAMPAIO VIANNA — ] A Comissão de Obras, depois de declarar de utilidade publica para serem desapropriados os predios necessarios aconselha a Prefeitura a dar alinhamento. **Si é para desapropriar e executar o projecto Silva Telles, não pode a mesma Comissão opinar que se dê alinhamento. Dá-se alinhamento para desapropriar oportunamente?**<sup>334</sup>

Assim colocado o problema, Silva Telles considera-se derrotado:

Sr. presidente, considero morto o projecto. Quero simplesmente dizer que o projecto da Comissão de Justiça visa exclusivamente um dos lados da questão que motivou o projecto que tive a honra de apresentar a esta Camara.

Eu visava não só o benefício da circulação da cidade, como o aformoseamento desta zona interessantes, hoje, sobretudo, tornada mais importante pela construcção do grande Theatro Municipal e pela construcção dos dois viaductos que ahi vão passar.

A Comissão de Justiça considerou quasi que exclusivamente a questão da viação. E, nesse sentido, achou que a solução era boa com o recuo da face impar da rua Líbero Badaró. Estou convencido que esse melhoramento será uma irrealdade, porque esse recuo de cinco ou seis metros esta longe de satisfazer as necessidades actuaes da cidade, quanto mais as que se farão sentir dentro de muito pouco tempo. É o que tinha a dizer<sup>335</sup>

Desse modo, a discussão e aprovação<sup>336</sup>, em 28 de maio, do projeto de lei proposto pelo Parecer N. 58 da Comissão de Justiça originou a Lei N. 1331, de 6 de junho de 1910, cujo teor é o seguinte:

LEI N. 1331, de 6 de junho de 1910

Asdrubal Augusto do Nascimento, Vice-Prefeito do Municipio de São Paulo, em exercício:

Faço saber que a Camara, em sessão de 28 do mez pp decretou e eu promulgo a lei seguinte:

Art 1º — Fica approvedo o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá, nos termos da proposta da Prefeitura, ficando, entretanto, a sua execução dependente de novo orçamento e de modificações que a conveniencia publica demonstrar como necessarias.

Art. 2º — O Prefeito mandará **dar aos srs. Weiszflog Irmãos o alinhamento requerido**, para reconstrucção na rua Líbero Badaró, com o recuo nunca menor de oito metros, entrando em accordo com os mesmos quanto á construcção de duas fachadas mediante dispensa de emolumentos para construcção ou concessão de outros favores, "ad referendum" da Camara.

Art. 3º — Revogam-se as disposições em contrario.

<sup>333</sup> Ibid.

<sup>334</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>335</sup> Ibid.

<sup>336</sup> Silva Telles e Goulart Penteadó votaram contra a aprovação do parecer. Cf. Ibid.

O Diretor Geral a faça publicar.  
Secretaria Geral da Prefeitura do Município de S. Paulo, 6 de junho de 1910<sup>337</sup>

Assim, a Lei 1331 refere-se tão-somente à situação da Casa Weiszflog. Foi uma solução parcial para um problema maior, que a Câmara não sabia como resolver. É evidente que o sensato, se havia consenso quanto à implantação do parque ou, pelo menos, quanto ao alargamento da rua Líbero Badaró, seria a desapropriação de todos os imóveis, a começar pela empresa dos Irmãos Weiszflog, que foram os primeiros a procurar a Prefeitura para entrar em entendimento. Como já afirmado, os industriais não poderiam esperar muito por uma solução. Caso fossem de fato desapropriados, seguramente o Conde de Prates entraria, em seguida, com solicitação semelhante. Isso já havia sido sinalizado pela fala do vereador Joaquim Marra, que indicava que o conde “está nas melhores disposições de entrar em acordo com a Camara sobre o recuo dos seus predios, obrigando-se a fazer lindas fachadas do lado que dá para o Theatro Municipal”<sup>338</sup>. Portanto, a decisão sobre o caso dos Irmãos Weiszflog tinha implicações imediatas sobre o custo das futuras indenizações.

Não havendo como negar a solicitação feita, porque não havia como desapropriá-los devido ao alto custo envolvido, foi permitida a reconstrução daquele edifício. E assim a Câmara meteu-se em um “imbróglio”, acusado por Sampaio Vianna, e cuja solução teve caráter pontual. A “conveniência pública” era a capacidade de negociação com o Conde de Prates. E a Lei n. 1331 trazia, ainda, incoerências cuja resolução era lançada para o futuro.

Segundo Simões Jr.<sup>339</sup>, pouco tempo depois e em função da aprovação dessa lei, a Câmara inicia entendimentos com o Governo do Estado no sentido de conseguir um reforço no orçamento ou um auxílio direto para que fosse permitido a realização dos melhoramentos no centro da cidade. De fato, foi organizada uma comissão para essas tratativas, como se vê em discursos no Correio Paulistano. No entanto, não foi a única razão, como se verá mais à frente.

No mesmo dia em que acontecia a votação do projeto de lei proposto pela Comissão de Justiça, em 28 de maio de 1910, Samuel das Neves dava entrada, na Prefeitura, do “Projeto de reconstrução do palacete do Exto. Sr. Conde de Prates”<sup>340</sup>, na esquina da Libero Badaró com Rua Direita, no acesso ao Viaduto do Chá, em substituição ao palacete existente, projetado por Ramos de Azevedo em 1886 [FIGURA 3.67]. A construção estaria a cargo de Julio Micheli. É a primeira vez que se tem notícia de Samuel das Neves trabalhando para o Conde de Prates. Essa parceria se estenderia até por volta de 1914, quando a relação entre ambos se degrada, em meio às obras dos “Blocos Prates”, a ponto do Conde não mais atender Samuel das Neves<sup>341</sup>.

<sup>337</sup> Lei N°1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá — grifo nosso.

<sup>338</sup> *Correio Paulistano*, 31.mai.1910, p. 4-5.

<sup>339</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 92. A aprovação dos créditos no valor de 10.000.000\$000 foi regulamentada no Artº 34 da Lei Estadual nº 1245, de 31.dez.1910. Cf. SÃO PAULO (ESTADO), *LEI N. 1.245, de 30 de dezembro de 1910, Orça a receita e fixa a despesa para o exercicio financeiro de 1911*. O valor corresponderia a R\$300.000.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>340</sup> Samuel das NEVES e Julio MICHELI, Planta para reconstrução do palacete e duas casas anexas pertencentes ao Exmo. Sr. Conde de Prates, 1910

<sup>341</sup> Maria Ruth Amaral de SAMPAIO, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo

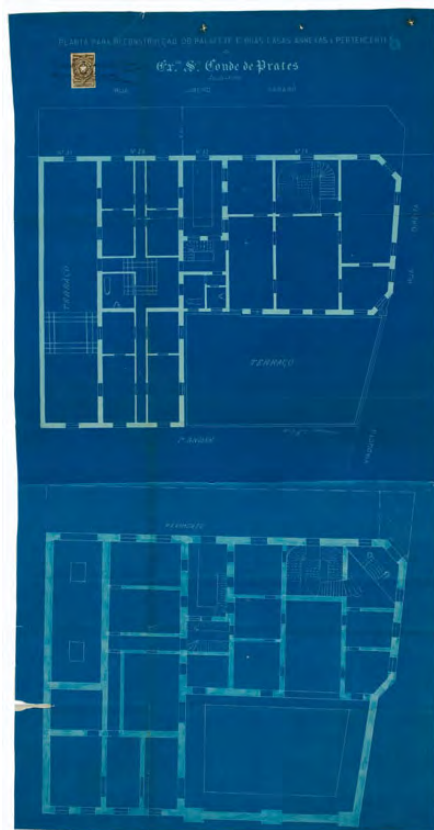


FIGURA 3.67 - - Planta para reconstrução do palacete e duas casas anexas pertencentes ao Exmº Sr. Conde de Prates. Escala 1:000. Papel heliográfico azul ferro-prussiato, 1910. Acervo AHM. Observar a indicação do recuo para o alinhamento da rua Líbero Badaró, de 5 metros, em concordância ao substitutivo apresentado pelo vereador Joaquim Marra, em março de 1910. Acervo AHM

Aparentemente, o conde estava seguro de que a proposta de Joaquim Marra seria aceita e aprovada na Câmara. Mas ocorre que o recuo aprovado foi superior ao previsto, excedendo-o em três metros. Em 3 de junho, Prates solicita alinhamento para sua residência, considerando ainda os 5 metros de recuo [FIGURA 3.68]. De agora em diante, o Conde passa a participar do debate sobre o destino da área central da cidade de forma aberta.

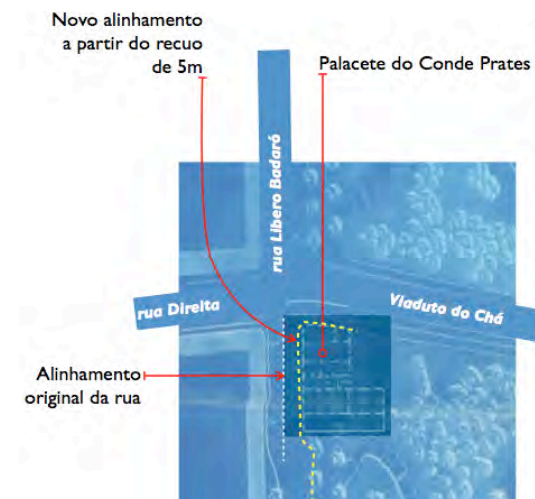


FIGURA 3.68 - - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde de Prates, de 1910, sobre planta do parque a ser criado no vale do Anhangabaú constante no Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, de 1907, ainda vigente em 1910.. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Como Eduardo Prates era o maior proprietário de terrenos da área, os temores de Sampaio Vianna de que todos os proprietários viessem pedir alinhamento ou ressarcimento pela desapropriação de seus imóveis devem ter se reacendido. Assim, no dia seguinte, 4 de junho, o vereador volta a se pronunciar sobre o alargamento e desapropriações da rua Líbero Badaró. Prates poderia trazer empecilhos à viabilização da Lei N. 1331, recém-votada. Entre os vereadores também pairavam dúvidas quanto à exatidão do projeto da Comissão de Finanças pois, afinal, não havia ficado claro se o alinhamento “nunca inferior a 8 metros” destinava-se somente ao caso dos Irmãos Weiszflog ou se era válido para todos os proprietários do lado ímpar da Líbero Badaró, assim como a forma de demarcação dos 8 metros.

A solicitação do Conde de Prates atestava a existência da possibilidade de interpretação diversa e isso entra em discussão na Câmara. Vianna apresenta, então, outro projeto, no qual tenta melhor esclarecer o que defendia a Comissão de Justiça e para o qual tem a seguinte justificativa:

Sr. presidente, na ultima sessão desta casa, depois de longos debates, a Camara approvou o projecto com que a Commissão de Justiça terminou o seu parecer sobre os melhoramentos do valle do Anhangabahú.

No decorrer dos estudos feitos a respeito deste melhoramento, constou à Commissão de Justiça que **um dos maiores, sinão o maior, dos proprietarios da rua Líbero Badaró** representou à Prefeitura offerendo o recuo, não só do predio n. 25, que é o da esquina da rua Direita, mas **também de mais 17 predios desta rua, mediante indemnização do terrenos que viesse a perder.**<sup>342</sup>

Vianna refere-se ao Conde de Prates. Ele realizara o que o vereador temia ao requerer indenização para o total de imóveis que possuía na rua Líbero Badaró e que não eram poucos.

Mais tarde, sr. presidente, **este mesmo proprietario foi além da representação: dirigiu-se à Prefeitura pedindo desde já novo alinhamento**, respeitando o recuo dado para o predio dos srs. Weiszflog Irmãos. **Deante desse requerimento de um proprietario de não pequeno numero de predios, que pede alinhamento (que a Prefeitura não pode deixar de dar)**, parece-me que de certo modo fica prejudicado o projecto com que a Commissão de Justiça concluiu o seu parecer.

No primeiro artigo do seu projecto, **que é hoje lei** [n. 1331], a Commissão de Justiça dizia que ficava approvedo o plano de melhoramentos do valle do Anhangabahú, de conformidade com os estudos feitos pela Prefeitura [o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais] e com o projecto Silva Telles, ficando, entretanto, a execução desta obra dependente de novo orçamento e de novos estudos.

E, no art. 2o., mandava que a Prefeitura dêsse o alinhamento aos srs. Weiszflog com um recuo nunca menor de 8 metros. O executivo municipal, segundo me consta, já se entendeu com os srs. Weiszflog Irmãos para que se torne effectivo este recuo. Deante disto, parece-me que **desapparece de todo a idea que tinha a Camara, ou a sua maioria, de tornar effectivo o projecto Silva Telles, que era a demolição de todo o lado impar da rua Líbero Badaró, construindo-se ahí um**

**terraço e, mais tarde, um parque na parte baixa dominada pelo viaducto do Chá.**

Mas, sr. presidente, para se tornar effectivo este projecto era preciso, como era pensamento da Camara, que a Prefeitura fosse adquirindo esses predios, procurando tirar delles a renda que fosse possivel, até que, mais tarde, pudesse demolir os predios e desapropriar então a nova construcção dos srs. Weiszflog Irmãos e o palacete que pertencia à finada baroneza de Tatuhy e que hoje é propriedade do sr. conde de Prates.

Mas, desde que actualmente as nossas condições economicas não são prosperas, e, ao contrario, são deficientes, parece-me que a Camara não ira adquirir um predio, por accordo ou desapropriação, para demoli-lo já ou mais tarde.

**Parece-me que a unica solução actual para o problema é a decretação do recuo de todos os predios do lado impar da rua Líbero Badaró**, obedecendo ao recuo já dado aos srs. Weiszflog Irmãos, de 8 metros ou 8 metros - a fracção que for necessaria, **de maneira que a rua fique com a mesma largura em toda a sua extensão.**

Nesse sentido, sr. presidente, apresento um projecto de lei.

Vae à mesa, é lido e julgado objecto de deliberação, o seguinte

PROJECTO N. 27, DE 1910

A Camara resolve:

Art. 1º — Fica decretado o recuo de todos os predios de numeração impar da rua Líbero Badaró em toda a sua extensão — da rua José Bonifacio ao largo de S. Bento.

Paragrapho 1º — O recuo será **no minimo de 8 metros a mais sobre a largura actual**, de modo a ficar aquella rua com a **mesma largura em toda a sua extensão.**

Paragrapho 2º — O recuo se tornará effectivo à proporção que os predios tenham que ser reconstruidos; quando pedido alinhamento pelos respectivos proprietarios ou quando houver oportunidade reconhecida pela Camara.

Art. 2º — É o Prefeito autorizado a entrar em accordo com os proprietarios dos predios [recuados?] no sentido de serem os mesmos [ilegivel] do terreno perdido, assim como quanto aos favores da lei que decretou os melhoramentos daquela rua, \_ad referendum\_ da Camara.

Art 3º - Revogam-se as disposições em contrario. — Sala das

<sup>342</sup> Sessão ordinaria em 4 de junho de 1910. Projecto n. 27, de 1910, *Correio Paulistano*, 5.jun.1910, Camara Municipal, p. 4. — grifo nosso.

sessões, 4 de junho de 1910 — Sampaio Vianna — Às comissões de Justiça, Obras e Finanças.<sup>343</sup>

Este projeto tramitou logo em seguida ao que originou a Lei n. 1331 e, discutido, deu origem à Lei n. 1361, de 27 de outubro de 1910. Enquanto isso, a Lei n. 1326, de 1º de junho<sup>344</sup>, assinada pelo vice-prefeito em exercício, Asdrubal do Nascimento, declarava “de utilidade pública os terrenos da rua Anhangabaú, necessários para a construção do novo mercado” apenas seis dias antes da promulgação da Lei n. 1331, que aprovava “o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaduto do Chá”, ora analisado. Pode ser um indicativo de que a solução do problema da reforma do mercado da rua São João, o “mercadinho da São João”, como era conhecido pela população, estivesse também liberando espaço de discussão dentro da Câmara para outros assuntos, entre eles a destinação da região do vale. Por outro lado havia, certamente, uma pressão de outros setores da sociedade, para a definição do uso das áreas centrais paulistanas e a manutenção do mercado de São João em sua localização original era uma delas.

### 3.2.5. 1910 – A LEI N. 1361: ACIRRAMENTO DE INTERESSES NO VALE DO ANHANGABAÚ

O material relativo ao Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais [FIGURA 3.54] foi encontrado dentro da pasta relativa à Lei n. 1331, de 6 de junho de 1910<sup>345</sup>, corroborando a fala do vereador Silva Telles, quando apresenta o Parecer nº 39, da Comissão de Obras, em seu Artigo 3º, item c, relativamente ao tratamento a ser dado à área do vale que deveria ser “convenientemente ajardinada, como se acha tudo projectado pela Diretoria de Obras Municipaes, **segundo plano que se organizou e que ficará fazendo parte com esta lei.**”<sup>346</sup>

Portanto, esse plano foi retomado e incorporado à Lei. Há carimbos concernentes a tal incorporação pois a numeração das folhas do projeto vêm em sequência às da Lei n. 1331. O ofício de 1907 é registrado como folha 56 e 57; o corte transversal do Vale do Anhangabaú, como folha 62; a capa de 1907 é registrada como folha 66; a redução fotográfica como folha 67; a reprodução da planta em escala 1:500, como folha 68; a planta cadastral, como folha 27. À exceção desta, datada de 12 de setembro de 1907, todas os desenhos são datados de 15 de outubro daquele ano.

A anexação do Primeiro Plano da Diretoria de Obras ao corpo da Lei n. 1331 foi possível pela diversidade de interpretações que a sua redação oferecia. O texto era dúbio. Apesar de afirmar que havia sido adotada a ideia do parque, não esclarecia quando ele poderia ser executado.

Do mesmo modo, não ficava claro se o alinhamento era dado somente aos Weiszflog Irmãos ou não. E também, a Lei trazia a contradição já apontada acima, isto é, enquanto a ideia do parque estava aprovada em seu

<sup>343</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>344</sup> Lei Nº1326 de 1 de junho de 1910, Declara de utilidade publica os terrenos da rua Anhangabahú, necessarios para a construcção do novo mercado

<sup>345</sup> Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá

<sup>346</sup> *Correio Paulistano*, 25.mai.1910, p. 3. — grifo nosso.

Artigo 1º, em seguida o Art. 2º concedia aos proprietários direito de reconstrução com afastamento de 8 metros. Assim, nos meses subsequentes, ainda seria debatido na Câmara se a Lei referia-se ao caso dos Irmãos Weiszflog em particular ou à todos os proprietários de imóveis e terrenos da Líbero Badaró. Em 13 de agosto, dada a demora a emissão do alinhamento para aqueles empresários, e tendo os mesmos procurado o vereador Sampaio Vianna, este encaminha requerimento à Prefeitura solicitando explicações pela demora em se fazer executar a lei.<sup>347</sup>

Em 3 de setembro, a Câmara recebe a resposta, instrumentada por apreciação do Diretor de Obras, Victor da Silva Freire, reiterando a existência de “evidente contradição entre os dois artigos da Lei n. 1331, — o que sobremodo dificulta a acção desta Directoria sobre o caso”<sup>348</sup>. Da parte de Sampaio Vianna, não existiria tal contradição, mas sim a indicação de uma diretriz a seguir para que a implantação do Plano da Diretoria de Obras Municipais fosse realizada de modo gradual.

Deante, sr. presidente, dessas duas opiniões, correntes nesta casa, a Comissão de Justiça, e creio que alguns membros da Comissão de Obras, tiveram uma conferencia com o sr. prefeito effectivo. E s. exa. demonstrou, desde logo, a vontade da Camara em approvar o projecto conhecido pela denominação de «Silva Telles», projecto este que tratava de um melhoramento radical, mas que também não se devia negar o alinhamento pedido por Weiszflog Irmãos, visto que o melhoramento radical, isto é, a demolição completa do lado impar da rua Líbero Badaró, para ahi se construir um terraço, seria um melhoramento de curso demorado. Era possivel, mesmo que se gastassem nisto 10 ou 15 annos e que, quando chegasse a vez de demolir-se o predio dos srs. Weiszflog Irmãos, já este estaria recuado, que não convinha mesmo — dizia s. exa. — que se negasse a esses srs. o alinhamento

<sup>347</sup> Sessão ordinária em 13 de agosto. Requerimento n. 30, de 1910, *Correio Paulistano*, 14.ago.1910, Camara Municipal, p. 5.

<sup>348</sup> Sessão ordinária em 3 de setembro, *Correio Paulistano*, 4.set.1910, Camara Municipal, p. 5-6.

pedido, porque então a Camara para tornar effectiva a lei que mandava desapropriar todos os predios do lado impar da rua Líbero Badaró, **teria que começar pelo estabelecimento Weiszflog, estabelecimento este cuja desapropriação, mesmo no seu estado actual, ficaria em mais de talvez de 600 contos**<sup>349</sup>. Portanto, sr. presidente, o que fez a Camara, resolvendo como resolveu? Foi não desprezar o melhoramento indicado no projecto Silva Telles e, \*no mesmo tempo\*, attender a Weiszflog Irmãos no justo pedido que, por varias vezes tinham feito à Camara.<sup>350</sup>

[...]

**O que se determinava no art. 2o. é que a Prefeitura mandasse dar aos srs. Weiszflog Irmãos o alinhamento pedido.**<sup>351</sup>

Na sua explanação, traz os pontos frágeis da questão, apontados anteriormente, quando indica o montante aproximado que seria gasto para a desapropriação da sede da Casa Weiszflog e, também, confirmando que o recuo indicado pela Lei n. 1331 referia-se unicamente ao caso daqueles industriais.

[...]

Quanto à incoherencia encontrada pelo sr. engenheiro da Directoria de Obras entre os arts. 1o. e 2o., incoherencia que demonstrei não existir, si de facto existisse devia a Prefeitura executar a lei mandando dar o alinhamento determinado pela Camara, relativo ao predio dos srs. Weiszflog e Irmãos, **pois que esta lei só se refere ao alinhamento deste predio, e não da rua Líbero Badaró**, e aguardar a approvação do projecto, que tive e honra de apresentar a estudo da Camara e que trata do alinhamento geral da rua Líbero Badaró, para então fazer as suas objecções.<sup>352</sup>

O Diretor de Obras Municipais também dizia ter conhecimento de outro projeto que tramitava na Câmara que determinava “alargamento da rua

<sup>349</sup> Equivalentes a aproximadamente R\$18.000.000,00 em valores atuais, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>350</sup> *Correio Paulistano*, 4.set.1910, p. 5-6. — grifo nosso.

<sup>351</sup> *Ibid.* — grifo nosso.

<sup>352</sup> *Ibid.* — grifo nosso.



Líbero Badaró em toda a sua extensão, desde a rua José Bonifacio até ao largo de S. Bento”<sup>353</sup>, criando, portanto, mais um ponto de dúvidas em relação ao caso.

O Diretor de Obras Municipais fazia uma terceira objeção à Lei n. 1331, quanto ao modo de proceder ao alargamento da rua, ou seja, como balizar as obras:

E de facto, o alargamento da rua Líbero Badaró, de modo a dar-lhe uma só largura em toda a sua extensão, tem de depender da diferença de larguras que ora se observam na mesma. É assim que a dita rua entre as ruas Direita e de S. João tem 7 metros de largura, e entre a de S. João e o largo de S. Bento, essa largura varia entre 8,5 e 10,4 — de modo que um alargamento mínimo uniforme de 8 metros não viria a sanar a diferença de largura ora observada.<sup>354</sup>

As discussões prosseguiram e finalmente, na sessão do dia 22 de outubro foi apreciado o Parecer n° 89, da Comissão de Justiça. Segundo o parecer, o Projeto n° 27 seria bastante claro, traduzindo inteiramente o pensamento da lei anterior, n° 1331, sanando de vez qualquer dúvida sobre a mesma. No entanto, propunha alteração em sua redação:

Entretanto, tendo a referida rua Líbero Badaró diversas larguras, conforme verificou a Directoria De Obras, como se vê das informações prestadas à Prefeitura e que acompanham o officio n. 387, do sr. Prefeito de 2 do corrente mez, sendo que em uma de suas partes tem 7 metros e em outras até 10 metros e 40 centímetros a determinação do recuo de 8 metros como preceitua este ultimo projecto de lei viria pôr em difficuldades a mesma Prefeitura.

Assim, nos logares em que ella tem 10 metros e 40 centímetros, por exemplo, de largura, com o recuo de 8 metros,

no mínimo, ficaria com 18 metros e 40 centímetros, quando este não é o espirito do projecto de lei.<sup>355</sup>

O parecer procurava ser conciliador dos interesses público e privados, pois

É um principio acceto que o poder publico, no interesse geral, não deve ter em vista o interesse particular, mas no caso vertente, mesmo porque o alargamento immediato da rua Líbero Badaró se impõe, devem-se harmonizar esses interesses, de modo a se ver, dentro de pouco tempo, essa rua alargada.<sup>356</sup>

Considerando ainda o interesse dos proprietários na reconstrução de 25 prédios — 18 dos quais de propriedade do Conde de Prates, note-se —, a Comissão de Justiça propõe a seguinte redação para o Art. 2°:

A referida rua terá no minimo 15 metros de largura de modo que o recuo que fôr feito em virtude de novo alinhamento obedecerá a essa largura, com excepção, porém, na parte comprehendida entre o viaducto do Chá e a ladeira Dr. Falcão que ficará mais larga, para por ahi se encaminharem os vehiculos com destino à rua José Bonifacio.<sup>357</sup>

Posto em votação, o Projeto n° 27 de 1910 é aprovado e convertido na Lei n° 1361<sup>358</sup>, de 27 de outubro. *É, portanto, esta lei que prevê o afastamento da totalidade dos edificios da rua Líbero Badaró e não, como se pensava, a Lei n° 1331*<sup>359</sup>.

É possível que a partir da promulgação dessa Lei, posto que ela garantia minimamente a continuidade da ideia original de Silva Telles, a Directoria de Obras tenha iniciado processo de revisão do seu Primeiro Plano,

<sup>355</sup> *Correio Paulistano*, 25.mai.1910, p. 3.

<sup>356</sup> Ordem do dia 22 de outubro, *Correio Paulistano*, 23.out.1910, Camara Municipal, p. 4.

<sup>357</sup> *Ibid.*

<sup>358</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N°1361 de 27 de outubro de 1910, Determina o alargamento da rua Libero Badaró

<sup>359</sup> Lei N°1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá

<sup>353</sup> *Ibid.*

<sup>354</sup> *Ibid.*

concebido três anos antes. Isto configuraria “um caminhar autônomo” para essa ideia, concebida e defendida por Silva Telles e depois desenvolvida pela Diretoria de Obras Municipais.

No entanto, outros acontecimentos levam a crer que, em função da aprovação da Lei n. 1361, outros agentes puseram-se a agir, em busca de soluções para a área central. Não se deve esquecer que a ideia do prolongamento da avenida Luiz Antonio, terminando em uma praça aberta nos “Quatro Cantos” [FIGURA 3.69], ainda estava sendo considerada.



FIGURA 3.69 - Guilherme Gaensly. *São Paulo. Rua Direita*. Cartão[postal, s.d. À esquerda, o palacete do Conde de Prates. À direita, ao fundo, a igreja de Santo Antônio. A esquina é o cruzamento da rua Direita com a São Bento, conhecido como “Quatro Cantos”. Álbum Postais da Cidade de São Paulo (1900-1940). Acervo Biblioteca Municipal Mario de Andrade.

Acredita-se que começa, aí, em 27 de outubro de 1910, uma espécie de corrida, ou aceleração de processos que culminam com o Plano Bouvard, em maio do ano seguinte.

O Conde de Prates não deve ter ficado satisfeito com o resultado de todo o longo debate na Câmara. Talvez tenha se precipitado ao solicitar novo projeto para sua residência e solicitar o novo alinhamento com a expectativa de que a proposta de Joaquim Marra fosse aceita. Acabou por investir capital e esforço pessoal sem beneficiar-se dos resultados. Era de se esperar que voltasse a insistir na manutenção de sua residência no mesmo local admitindo, em contrapartida, um recuo de dimensões mínimas, que não o prejudicasse. Para tanto, há fortes indícios de que usou de seu prestígio, posição social e rede de relacionamentos para reverter a situação a seu favor. Daí ter aderido à proposta concebida pelo engenheiro Alexandre Albuquerque. A seguir, serão feitas algumas considerações sobre a Proposta Alexandre de Albuquerque, pois observa-se um vínculo entre essa proposta e a movimentação acima referida.



### 3.3. OS MELHORAMENTOS SE AMPLIAM

#### 3.3.1. 1910-1911 – A PROPOSTA ALEXANDRE DE ALBUQUERQUE: AS “GRANDES AVENIDAS”

Poucos dias depois da promulgação da Lei nº 1361, uma Petição foi apresentada à Câmara Municipal, em 14 de novembro de 1910, pelo engenheiro-arquiteto Alexandre de Albuquerque (1880-1940)<sup>360</sup>, que representava os interesses de um grupo de empreendedores paulistas. Este plano passou a ser conhecido como “As Grandes Avenidas” [FIGURA 3.70]. Nesta pesquisa optou-se por chamá-lo pelo nome de seu principal organizador, Proposta Alexandre Albuquerque.

Protocolada junto à Secretaria Geral da Câmara Municipal, a proposta já havia sido apresentada à Câmara dos Deputados e teria sido “bem acolhida pelos poderes estaduais”. Os subscritores eram Plínio da Silva Prado, sobrinho do prefeito em exercício, Antonio Prado; Dr. Arnaldo Vieira de Carvalho, médico ilustre; Nicolau de Sousa Queiroz, proprietário de fazendas e cafeicultor; Francisco de Paula Ramos de Azevedo, o mais brilhante arquiteto paulista do momento; o barão da Bocaina, Francisco de Paula Vicente de Azevedo, diretor de diversas empresas e bancos e Fundador da primeira estância climática do Estado, em São Francisco do Campos do Jordão<sup>361</sup>; Horácio Belfort Sabino, naquele momento já um importante investidor no ramo imobiliário, proprietário de terras junto à avenida Paulista e que será, meses mais tarde, um dos sócios-fundadores da

City of San Paulo Improvements, como se verá na Terceira Parte desta Tese; Sylvio de Campos e o próprio Alexandre de Albuquerque<sup>362</sup>.



FIGURA 3.70 - Ante Projecto de Avenidas em S. Paulo. Escala 1: 2000. Alexandre de Albuquerque. Engº Architecto. S. Paulo, 1910. Redução fotográfica sem escala. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

O documento foi editado em forma de livreto pela Casa Vanorden, porém não datada<sup>363</sup>. No livreto, constam mais três signatários além daqueles da petição original: José Martiniano Rodrigues Alves, José Paulino Nogueira e o Conde de Prates. É certo que após a aprovação da Lei 1361, houve uma movimentação, na Câmara Municipal, para se obter uma verba suplementar do governo estadual. É possível que a ideia de um eventual financiamento das obras de melhoramento do centro da cidade realizado pelo governo estadual, levasse outros agentes a organizarem-se para buscar financiamento da mesma natureza.

<sup>360</sup> Para informações sobre o engenheiro, Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

<sup>361</sup> Euni Vieira da SILVA, *Águas do Barão*, 2004

<sup>362</sup> Plínio da Silva PRADO, *et al., Petição de Plínio da Silva Prado e outros à Câmara Municipal de São Paulo*, 1910. O documento foi editado em forma de livreto pela Casa Vanorden, porém não consta data da edição.

<sup>363</sup> Alexandre de ALBUQUERQUE, *As novas avenidas de São Paulo*, [1910] Agradecemos a José Geraldo Simões Jr. a gentileza do empréstimo de sua cópia.

Embora estudos anteriores sobre os Melhoramentos de São Paulo tenham dado pouca importância à proposta de Albuquerque, relegando-a a um papel secundário, que teria sido logo descartada pela sua inviabilidade, algumas considerações serão apresentadas a seguir, posto que a presente pesquisa entende que essa iniciativa não se constitui em fato isolado e seu autor acompanhava atentamente o desenvolver das várias propostas que vinham a público naqueles anos.

De fato, a ideia era bastante ambiciosa. Como Segawa já observou, baseava-se fortemente no modelo haussmanniano, “não só na analogia de uma ação ampla e enérgica, como nos critérios de projeto”<sup>364</sup>. Poderia se acrescentar também a similaridade quanto à escala, tanto das intervenções, quanto dos recursos necessários para efetivá-las. O orçamento apresentado na petição calculava um valor de 160.000:000\$000<sup>365</sup>. Para que se tenha uma ideia, a proposta Freire-Guilhem, da qual se tratará adiante, demandava 17.300:000\$000<sup>366</sup>, ou seja, pouco mais de 10% do valor da Proposta Alexandre de Albuquerque “Grandes Avenidas” de Albuquerque. Parece, portanto, que do ponto de vista das finanças da municipalidade ou mesmo do governo estadual, seria mesmo difícil que fosse adotada, apesar de ser subscrita por investidores de peso e experimentados. Na “Exposição de Motivos” o texto procura passar a ideia de que essa proposta poderia se coadunar com quaisquer outras propostas em discussão naquele momento, desde que, isso fica claro, a área do vale não seja incorporada pelos mesmos.

No desenho apresentado, o vale é representado como um imenso quarteirão e não há indicação de novo uso como parque ou implantação de

avenida, que seja. Por outro lado, a proposta atende à Indicação de Nicolau Baruel, quanto ao prolongamento da travessa do Grande Hotel até a rua Conselheiro Crispiniano. Para não interferir na propriedade do Conde de Prates, a saída foi propor um viaduto para essa ligação [FIGURA 3.71].

A ideia de construir essas avenidas **se harmoniza perfeitamente com os diversos projectos suggeridos em várias epocas**, como sejam o **alargamento da rua Libero Badaró**, a construção de **uma ponte entre o Theatro Municipal e a travessa do Grande Hotel**, a ligação da rua da Boa Vista com o largo do Palacio, através de um viaducto, e os melhoramentos em via de execução, entre as ruas Marechal Deodoro e Capitão Salomão, além da construção de um grande parque nas varzeas do rio Tieté, nas proximidades da Ponte Grande, com aproveitamento da água da Cantareira para *jets d'eau*, fontes luminosas, etc<sup>367</sup>

A proposta procura ser abrangente. É a única proposta, antes do Plano Bouvard, que incorpora ao conjunto de melhoramentos a ser realizado a área da Floresta, junto ao rio Tieté, já um tradicional ponto de recreio dos paulistanos. Desde 1904 ações já vinham sendo realizadas para sua adequação ao uso do público<sup>368</sup>. Talvez tenha sido incorporada como opção de um parque a integrar a proposta, já que se descartava a apropriação do vale do Anhangabaú para tal fim [FIGURA 3.71]. Pode-se afirmar, pois, que a Proposta Alexandre Albuquerque está claramente alinhada aos interesses do Conde de Prates.

<sup>367</sup> Plínio da Silva PRADO, et al., Petição de Plínio da Silva Prado e outros à Câmara Municipal de São Paulo — grifo nosso; "jets d'eau" grifo do original

<sup>368</sup> Antes de 1910, pelo menos duas leis são formuladas visando a melhoria da área da Floresta: SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei Nº729 de 15 de abril de 1904, Auctoriza a construção de um caes na margem do rio Tieté, entre a Ponte Grande e a Floresta e SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei Nº904 de 23 de maio de 1906, Auctoriza o Prefeito a mandar executar os serviços de construção de um caes e outros melhoramentos á margem do rio Tiété*

<sup>364</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, p. 73.

<sup>365</sup> Aproximadamente R\$4.800.000.000,00, em valores atuais.

<sup>366</sup> Aproximadamente R\$519.000.000,00, em valores atuais



FIGURA 3.71 - Ante Projecto de Avenidas em S. Paulo. Escala 1: 2000. Alexandre de Albuquerque. Eng<sup>o</sup> Architecto. S. Paulo, 1910. Detalhe. Todos os planos estão demarcados, como a ilustrar a viabilidade da proposta e sua possível articulação com os demais. Notar, entretanto, que a área do vale do Anhangabaú permanece intocada. Redução fotográfica sem escala. Acervo AHM. Detalhe. Foto da autora, 2011.

Si além de todos esses melhoramentos, o poder publico achar que se deve ainda abrir no actual centro commercial, mais uma larga avenida para facilitar a ligação das estações da Luz e Sorocabana com a avenida Luiz Antonio e bairros anexos, poder-se-ão executar trabalhos complementares, **abrindo uma rua ou avenida entre a praça Antonio Prado e largo de S. Francisco**, com outras transversaes, e a construcção de **um largo em frente á igreja de Santo Antonio**<sup>369</sup>.

Ao que parece, o grupo proponente está alinhado também aos interesses do governo estadual e via com bons olhos a intervenção proposta por Luiz Bueno de Miranda para o triângulo, bem como relativamente ao alargamento da rua Líbero Badaró. E também considerava a abertura de uma praça nos “Quatro Cantos”, contemplando Indicação apresentada à Câmara pelo vereador Silva Telles. Assim, o projeto de Albuquerque está dialogando com outros propostas, não há dúvida, e, portanto, não se caracteriza como um fato isolado. Mais à frente, na discussão do plano Bouvard, essa proposta será retomada, pois há sinais claros de que Bouvard também considerou algo do proposto por Albuquerque.

Outra informação importante e que desmonta a ideia de que a proposta tenha sido descartada rapidamente, são as datas do seu trâmite dentro da Prefeitura. A petição é datada de 14 de novembro de 1910 e, supunha-se que após a vinda a público das propostas consideradas mais consistentes, provenientes da Diretoria de Obras Municipais e da Secretaria da Agricultura estadual, ambas em janeiro de 1911, a ideia da implementação do Plano Alexandre Albuquerque tivesse sido simplesmente descontinuada. Mas não foi o que se apurou. Um ofício da Comissão de

Justiça da Câmara Municipal, datado de 16 de maio de 1911 — um dia após Bouvard ter assinado seu relatório —, solicita que a Prefeitura se manifeste acerca do projeto, previamente à sua entrada em pauta nos trabalhos da referida Comissão. O material, petição e ofício da Comissão de Justiça, é encaminhado ao prefeito Raymundo Duprat dias depois, em 19 de maio, em papel timbrado da Câmara Municipal de São Paulo. No verso desse documento, no despacho do Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, após sua apreciação, muito provavelmente solicitada por Duprat, encerra a questão:

À Secretaria Geral,  
Com a resolução tomada pela Camara relativamente aos melhoramentos da Capital, a presente petição deve ser archivada.  
São Paulo, 24 de [Novembro?] de 1911  
O Director, \_ *Victor da Silva Freire* [assinado]  
[outra assinatura à lapis, datada de 24/11/911]<sup>370</sup>

Assim, a Proposta Alexandre Albuquerque, ou “Grandes Avenidas”, tramitou na Câmara Municipal por um ano, até novembro de 1911. Analisando-se o seu conteúdo a partir dessa informação, seria plausível supor que o grupo de investidores insistisse na ideia, principalmente porque, como afirmavam, seus interesses poderiam se articular com quaisquer dos outros planos discutidos na época. E também por contar com o apoio do Conde de Prates, que talvez visse nesse projeto uma opção para a realização de operações imobiliárias de vulto no centro da cidade que não afetasse suas propriedades.

O Conde de Prates, ao que parece, estava disposto a levar adiante o embate com os partidários do alargamento da rua Líbero Badaró e posterior implantação do parque, porque tinha ciência que poderia ser desapropriado

<sup>369</sup> \_\_\_\_\_. , Petição de Plínio da Silva Prado e outros à Câmara Municipal de São Paulo — grifo nosso.

<sup>370</sup> Ibid. — grifo do original.

em quase a totalidade de seu patrimônio na área. Assim, além da bem-vinda proposta de Alexandre de Albuquerque, trabalhava em outra flanco, tentando elaborar uma alternativa para o Plano elaborado pela Diretoria de Obras Municipais.

### **3.3.2. 1910-1911 – SAMUEL DAS NEVES A SERVIÇO DO GOVERNO ESTADUAL: A RETOMADA DA PROPOSTA BUENO DE MIRANDA**

Como se viu, Samuel das Neves foi contratado pelo Conde de Prates para elaborar projeto de reconstrução de seu palacete. Uma hipótese levantada pela pesquisa diz respeito justamente à esse momento, em que o engenheiro baiano passaria a prestar serviços para o conde de modo regular. Pode ter sido pelas mãos de Prates que Samuel das Neves acabou por se envolver na questão dos Melhoramentos de São Paulo.

Eduardo Prates era um dos mais prósperos, se não o maior cafeicultor do Estado de São Paulo. Como visto anteriormente, participava em diversas em companhias organizadas a partir da economia cafeeira. Era um dos sócios dos Armazéns Gerais em Santos e de várias outras empresas<sup>371</sup>.

Sua esposa era filha da Baronesa de Itapetininga, que enviuvando, contraiu matrimônio com o Barão de Tatuy. Dessa forma o Conde de Prates veio a casar-se com a herdeira da Chácara do Barão de Itapetininga<sup>372</sup>, ou seja, de toda a região conhecida como Morro do Chá e vale do Anhangabaú, chegando às encostas do Triângulo e cujo limite era justamente a rua Líbero Badaró. O conde gozava de enorme prestígio social e, embora não se envolvesse em legislaturas, sua palavra tinha grande peso político. Através das notícias veiculadas nos jornais da época, sabe-se que Eduardo Prates

<sup>371</sup> Para maiores detalhes sobre a biografia de Eduardo Prates e seu envolvimento com a economia cafeeira, ver Alexandre Luiz ROCHA, *Fazenda Santa Gertrudes: modelo de produção cafeeira no Oeste paulista. 1895- 1930. Contribuição de Eduardo Prates à definição de novos parâmetros produtivos*

<sup>372</sup> V. Nota 260

tinha bom trânsito na administração estadual, especialmente na Secretaria da Agricultura e Obras Públicas.

Como afirmado, esta secretaria tinha importante papel na organização, tanto de uma infinidade de questões ligadas ao mundo rural, quanto à organização do espaço urbano, quer dos pequenos núcleos no interior, quer da capital paulista<sup>373</sup>.

A rede de relacionamentos de Prates era extensa, alcançando inclusive personalidades estrangeiras, o que o fazia muito próximo dos centros de poder. Sabe-se, por exemplo, que quando o presidente Afonso Pena visitou São Paulo, hospedou-se em sua residência<sup>374</sup>. O estadista Paul Domeur, em visita ao Brasil, também. E todos eram levados à Fazenda Santa Gertrudes, para conhecê-la e também às modernas técnicas de produção e beneficiamento do café, sempre no carro particular, o “trem especial” citado nos jornais, que o conde mantinha na Companhia Paulista, da qual chegou a ser presidente.

A fazenda S. Gertrudes é, pela sua beleza e perfeição, a escolhida por todos quantos vem a S. Paulo, para passeio e para conhecerem o que é uma fazenda de café. Assim é que, desde muitos annos, innumeras são as pessoas que a tem visitado, lá deixando a sua impressão, os mais significativos elogios.

Entre as muitas pessoas illustres que lá estiveram, notam-se o **dr. A. Padua Salles**, o abbade J. B. Chantard, de Septfons, **Dr. Gabriel Dias da Silva**, J. Arthaud Ferthet, director do Instituto Agronomico de Campinas, William Bryan, illustre estadista norte-americano, etc<sup>375</sup>.

<sup>373</sup> BERNARDINI, Sidney Piochi. Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). 566p. 2008. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

<sup>374</sup> Correio Paulistano, São Paulo, 14.fev.1908. p. 1-2

<sup>375</sup> Roberto CAPRI, O Brasil e seus Estados: São Paulo, 1913 apud Alexandre Luiz ROCHA, Fazenda Santa Gertrudes: modelo de produção cafeeira no Oeste paulista. 1895- 1930. Contribuição de Eduardo Prates à definição de novos parâmetros produtivos, p. 136. — grifo nosso.

Quando Doumer lá esteve acompanhou-o grande comitiva, que contava, inclusive, com o fotógrafo Marc Ferrez<sup>376</sup>, autor da foto abaixo [FIGURA 3.72]. Tudo era devidamente registrado no Livro Copiador da fazenda.



FIGURA 3.72 - Marc Ferrez. Paul Domeur colhendo café (apud ROCHA, 2008, p.146). O estadista viria a ser eleito presidente da França em 1931. Ao pé da escada, à esquerda, está Henri Turot, de que, se tratará mais adiante.

...a 13 deste mez [de setembro de 1907], vindo de São Paulo, em trem especial regressando no mesmo dia, estiveram em visita n’esta: O Snr Conde de Prates, proprietario d’esta, com seus filhos José Eduardo e Guilherme Prates; o Snr Paul Doumer, estadista francez, o Snr. **Henry Turot, conselheiro municipal de Paris**, o Snr. Daniel Dervavin, industrial francez e Senhora, o Snr. Alexandre Dupas, cônsul francez em São Paulo, sua Senhora, uma filha e um filho, o Coronel Paul Ballyng da missão franceza e Senhora, o Dr. Carlos Botelho, Secretario da Agricultura do Estado, o Snr. Eduardo Juliá, Secretario do Snr. Paul Doumer, o Snr. François Castre, Diretor da Revista “Monde Moderne”, o **Dr. Augusto Carlos da Silva Telles**, o Dr. Escragnolle de Taunay. O Dr. J. M. Cardoso de Oliveira, conselheiro da legação, o Dr. Raphael A. Sampaio Vidal, os Drs. Alfredo Ernesto e Hyppolito Pujol, Jean Vlomenden (?), da Empreza Cinematographica Pathé, de Paris, Barthorne (?), Photographo da “Notícia”, Aníbal Machado do mesmo Jornal, Piza Sobrinho do “Estado de São Paulo” e os Engenheiros da Companhia Paulista Dr. Francisco

<sup>376</sup> Paul Doumer, *Correio Paulistano*, 14.set.1907, p. 3.



Monlevade, Inspector Geral Dr. Henrique Burnier, Cheffê de Trafego Dr. A. de Mello Mattos, ajudante Dr. Alberto Moreira, Chefe de Linha e Dr. Edmundo Navarro de Andrade<sup>377</sup>.

Dado o profundo vínculo que se estabeleceu entre o Conde de Prates e Samuel das Neves, cogitou-se que teria sido o engenheiro o autor da reforma e ampliação da sede da fazenda Santa Gertrudes, o que não foi comprovado<sup>378</sup>.

Em São Paulo, no entanto, Samuel das Neves colaborou com o conde por pelo menos quatro anos, desde 1910 até o rompimento de relações com o mesmo por volta de 1914<sup>379</sup>. Tornaram-se muito próximos, pois em julho de 1911, Neves transfere seu escritório para o palacete Tatuy, na esquina da rua Direita com Líbero Badaró, isto é, na esquina oposta à residência de Prates que viria a ser demolida em virtude da implementação do Plano Bouvard. Mais tarde, depois do rompimento da amizade, Neves muda-se para a rua São Bento. Outro incontestável sinal da proximidade de Neves à família Prates, deu-se quando o conde perdeu um de seus filhos, durante viagem a Paris, em junho 1911<sup>380</sup>. Samuel das Neves foi o único dos grandes engenheiros ou engenheiros-arquitetos presente no funeral, como registra o Correio Paulistano. Seu filho Augusto fez parte da comitiva que foi buscar o corpo em Santos. Uma coroa de flores com os dizeres “Ao bom

amigo Nenê, saudades do Samuel”, denota o grau de intimidade com a família do Conde<sup>381</sup>.

Intui-se que a aproximação entre o Conde de Prates e Samuel das Neves teria ocorrido em virtude da ligação de ambos com o secretário da Agricultura, Padua Salles. Talvez tenha sido o próprio Salles que tenha indicado Neves a Prates. Algo a confirmar. O que se coloca como uma das hipóteses secundárias nesta pesquisa, é que o Conde de Prates tenha solicitado a Samuel das Neves que se encarregasse da reconstrução de sua residência na rua Líbero Badaró e, tendo recebido um resultado negativo quanto às suas intenções pela aprovação da Lei nº 1361 de 1910, tenha, de algum modo, solicitado pessoalmente a Samuel das Neves ou, ainda, tenha instado o Secretário de Agricultura estadual a solicitar a Neves que organizasse um plano alternativo àquele desenvolvido pela Diretoria de Obras Municipais.

Quanto à qualificação profissional de Samuel das Neves, ao longo da pesquisa, as várias referências que se encontrou sobre sua atuação profissional dão conta de uma carreira de intensa atividade, prestando serviços ao poder público, especialmente à Secretaria da Agricultura, bem como sendo responsável por extensa lista de obras particulares. Sampaio reporta depoimento de seu filho Christiano em que esse creditava sua “aceitação na sociedade de então” à sua ligação com Rui Barbosa, desde os tempos de estudante na Bahia até depois, quando o conselheiro fixou residência no Rio de Janeiro<sup>382</sup>.

<sup>377</sup> Livro 7 Copiador (no 19, segundo o controle da Fazenda). Julho de 1907. Manuscrito, com problemas de legibilidade, p. 151-2 (18 de setembro de 1907), apud \_\_\_\_\_, *Fazenda Santa Gertrudes: modelo de produção cafeeira no Oeste paulista. 1895- 1930. Contribuição de Eduardo Prates à definição de novos parâmetros produtivos*, p. 145. — grifo nosso.

<sup>378</sup> A esse respeito, ver *ibid.*

<sup>379</sup> Maria Ruth Amaral de SAMPAIO, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo

<sup>380</sup> Falecimento em Paris, *Gazeta de Notícias*, 25.jun.1911, De S. Paulo

<sup>381</sup> Necrologia, *Correio Paulistano*, 29.jun.1911, Chronica Social, p. 4. Apenas os amigos da Faculdade de Direito e familiares usaram essa expressão.

<sup>382</sup> \_\_\_\_\_, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo, p. 92.

Engenheiro agrônomo de formação, Samuel das Neves<sup>383</sup> (1863-1937) iniciou sua carreira profissional no interior da Bahia. De lá, transferiu-se para Passos, Minas Gerais, e depois fixou residência em Casa Branca, em São Paulo, onde trabalhou na demarcação da fazenda da família Dumont. Em 1892 transfere-se para a capital, trabalhando para a Secretaria da Agricultura “fiscalizando obras em Iguape, Xiririca e Cananéia”<sup>384</sup>.

Mesmo depois de desligar-se do serviço público para abrir escritório próprio, continuou ligado a essa secretaria, sendo responsável pela construção da galeria de águas pluviais do Vale do Anhangabaú, em 1894<sup>385</sup>, na administração de Theodoro Sampaio. Organizando seu escritório como um “escritório técnico”, ampliou a oferta de serviços prestados, passando também a oferecer projetos de engenharia civil e arquitetura, bem como a supervisão e execução de obras como, por exemplo, as instalações da São Paulo Gaz Company, por volta de 1909 [FIGURAS 3.72 e 3.74].

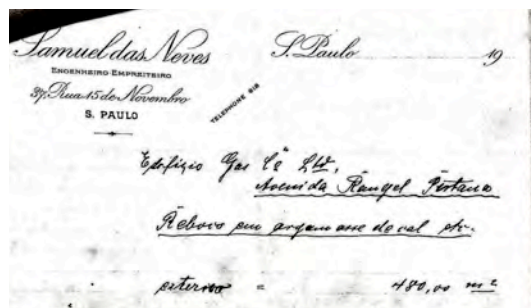


FIGURA 3.73- Samuel das Neves. Engenheiro empreiteiro. Detalhe da memória de cálculo de serviços de “Relevo de argamassa de cal” para as obras do “Edifício Gas Co Ltd.”, s.d. Acervo Biblioteca FAUUSP.

<sup>383</sup> Para a biografia de Samuel das Neves, ver, especialmente, Maria Teresa de Stockler e Breia e SZOLNOKY, *O ensino de arquitetura e Christiano Stockler das Neves*, 1995; Carlos Augusto Cerqueira LEMOS, *Alvenaria burguesa*, 1989 e Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*. Também em José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú* e Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*.

<sup>384</sup> Maria Ruth Amaral de SAMPAIO, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo, p. 92.

<sup>385</sup> Ibid. Não fica claro, no texto, se a autora se refere à canalização do ribeirão Anhangabaú



FIGURA 3.74 - Estabelecimento Ceramico Sacoman Frères. Nota Fiscal de compra em nome do “Snr. Dr. Samuel das Neves”, para obras no “Gazômetro”. 1909. Acervo Biblioteca FAUUSP.

Entre os seus colaboradores destacavam-se:

- O engenheiro civil e arquiteto francês A. Maurice de Ladrière, ex-membro do corpo de engenheiros do exército francês e da Sociedade Geográfica de Paris, que se transferiu para São Paulo em 1910, onde executou “diversos projetos para melhoramentos da cidade e particularmente as grandiosas pontes e viaductos projetados”<sup>386</sup>. Ao que parece, cumpria o papel de coordenador de projetos dentro do escritório de Neves, pois chefiou uma das turmas encarregadas do levantamento da planta cadastral que serviu de base para o estudo dos Melhoramentos de São Paulo e dos estudos para o viaduto em prolongamento da rua Boa Vista<sup>387</sup>. Romperam relações em 1911, com anúncios de ambas as partes, na mesma página d’*O Estado de S. Paulo*:

O ENGENHEIRO SAMUEL DAS NEVES avisa aos seus amigos, clientes e fornecedores que, não tendo socio em seu escriptorio de engenharia, não se responsabilisa por negocios que não sejam feitos directamente por elle.

<sup>386</sup> Reginald LLOYD, et al., *Impressões do Brazil no século vinte*.

<sup>387</sup> Notas, *Correio Paulistano*, 19.jan.1911, Notas, p. 1.

Paulo, 30 de agosto de 1911<sup>388</sup>

-----

L'ingenieur A. MAURICE DE LADRIERE à l'honneur de prévenir ses amis, clients et connaissances, qu'il s'est séparé volontairement, le 31 Aout dernier, du bureau Samuel das Neves, avec lequel il n'a plus rien de commun.

Il se tient à la disposition et aux ordres de toutes les personnes qui voudrent l'honneur de leur confiance à son bureau, situé.

Salle 22 — Palacete Bricolla — S. Paulo.  
(Do «Diario Popular», de 6 de setembro)<sup>389</sup>

• O já citado arquiteto bolonhês Giacomo Carberi, “autor dos projetos de diversas obras para o conde de Prates [...] e sempre sob a direção do dr. de Ladrière. Entre esses projetos, figuram os de dois vastos prédios à Rua Líbero Badaró, e de um palacete para o conde de Prates, na mesma rua<sup>390</sup>.” Resulta dessa parceria a aparência italianizada daqueles edifícios, pois Carberi recorreu ao uso de *loggias* para descortinar o visual do vale do Anhangabaú, com o Teatro ao fundo, para os usuários dos edifícios. Não foi, portanto, Christiano, filho de Samuel das Neves, o autor dos palacetes, como se tem disseminado.

• O arquiteto florentino Giulio Micheli, ou Julio Micheli, que “chega a São Paulo em 1888, e logo trava contato com Luis Pucci, executor do projeto de Bezzi para o Monumento do Ipiranga, futuro Museu Paulista”<sup>391</sup>. É Micheli quem gerencia e assina o projeto de reconstrução do palacete Prates em 1910<sup>392</sup>. Sua relação com Samuel das Neves não é bem clara. Tudo indica que não tenha sido funcionário

de Neves mas um colaborador constante, pois sabe-se que também prestou serviços para a Diretoria de Obras Municipais. Era, com Ramos de Azevedo, um dos diretores da Companhia Cerâmica Vila Prudente<sup>393</sup>.

Mais tarde, com os filhos Christiano, arquiteto, e Augusto, engenheiro, Samuel das Neves foi proprietário, inclusive, de uma casa de materiais de construção, como atesta a documentação de seu escritório pertencente ao acervo da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo<sup>394</sup> [FIGURA 3.75].



FIGURA 3.75 - Stockler das Neves & Comp. Materiaes para construcção. Fatura de compras. 1914. Acervo Biblioteca FAUUSP.

Assim, Samuel das Neves foi responsável por várias obras importantes na capital e no interior. A título de exemplo, pode-se citar as obras de reforma da “cadeia nova de Taubaté e adaptação do pavimento terreo do edificio da Camara Municipal da mesma cidade”, em 1899<sup>395</sup>; da

<sup>388</sup> O ENGENHEIRO SAMUEL DAS NEVES..., *O Estado de S. Paulo*, 07.set.1911, Seção livre, p. 10.

<sup>389</sup> L'Ingenieur A. MAURICE DE LADRIERE..., *O Estado de S. Paulo*, 07.set.1911, Seção livre, p. 10.

<sup>390</sup> \_\_\_\_\_, *Impressões do Brazil no século vinte*

<sup>391</sup> Lindener PARETO JR., *O cotidiano em construção: os "práticos licenciados" em São Paulo (1893-1933)*, 2011, p. 168.

<sup>392</sup> Samuel das NEVES e Julio MICHELI, *Planta para reconstrução do palacete e duas casas anexas pertencentes ao Exmo. Sr. Conde de Prates*

<sup>393</sup> Reginald LLOYD, et al., *Impressões do Brazil no século vinte*

<sup>394</sup> Fundo Christiano Stockler das Neves. Documentação paralela. Acervo Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

<sup>395</sup> \_\_\_\_\_, *Correio Paulistano*, 1.out.1899, Secretaria da Agricultura, p. 2.

Escola Barnabé, em Santos, em 1900<sup>396</sup> e da construção do grupo escolar de Ribeirão Preto, em 1902<sup>397</sup>, entre outros.

Para a Prefeitura de São Paulo, foi responsável, por exemplo, pelas obras do Matadouro Municipal em 1899<sup>398</sup>; pela “execução do serviço de reconstrução do pontilhão sobre o ribeirão Itaqueramirim, no Lageado”, em 1904<sup>399</sup> e, junto com Eduardo Loschi, executou os “melhoramentos do largo do Rosario, na freguezia da Penha”, em 1903<sup>400</sup>.

No âmbito privado, algumas notícias de obras levadas sob sua responsabilidade foram localizadas no Correio Paulistano após Samuel das Neves ter instalado seu escritório “na travessa do Comercio, n. 1, altos da Platéia”<sup>401</sup>, edifício comercial famoso nos idos de 1903. Dois exemplos são a

<sup>396</sup> “Effectuou-se ante hontem, em Santos, a cerimonia do lançamento da pedra fundamental da Escola Barnabé. Da notícia que a respeito deu o Diário extrahimos as seguintes linhas: ...Falaram mais os dr. Menezes, inspector literario, e Samuel das Neves, encarregado pelo governo do Estao da construção do edificio em que funcionará a referida escola. Em seguida, o dr. Samuel das Neves convidou os presentes a tomarem uma taça de champagne...” In: Escola Barnabé, *Correio Paulistano*, 3.set.1900, p. 1.

<sup>397</sup> “Foram approvados os seguintes contratos celebrados pela Superintendencia de Obras Públicas: ...com o engenheiro Samuel das Neves, para a execução das obras de construção do grupo escolar de Ribeirão Preto.” Iln: AGRICULTURA, *Correio Paulistano*, 4.mar.1902, Agricultura, p. 1.

<sup>398</sup> “Lavrou-se contracto, na importancia de 39:461\$837, com o engenheiro Samuel das Neves, para a execução das obras do matadouro municipal.” In: Expediente do dia 2 de agosto de 1899, *Correio Paulistano*, 3.ago.1899, Prefeitura Municipal, p. 2. O valor equivale a aproximadamente, R\$1.183.855,11

<sup>399</sup> Secretaria Geral. Expediente do dia 9 de março de 1904, *Correio Paulistano*, 17.out.1904, Prefeitura Municipal, p. 2.

<sup>400</sup> “Mandou-se restituir: [...] 2.000\$000 a cada um dos srs. Eduardo Loschi, Raphael Ferrara e dr. Samuel das Neves, que caucionaram para garantir a execução do contrato para melhoramentos do largo do Rosario, na freguezia da Penha”. In: Secretaria Geral. Expediente do dia 6 de junho de 1903, *Correio Paulistano*, 7.jun.1903, Prefeitura Municipal, p. 3. O valor equivale a aproximadamente, R\$60.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>401</sup> Escritorio de Engenharia. O engenheiro Samuel das Neves tem o seu escriptorio à travessa do Comercio, n. 1, altos da Platéia. In:Escritorio de Engenharia. , *Correio Paulistano*, 10.out.1903, p. 5. Em 1911, Samuel das Neves transfere seu escritório para o Palacete Tatuy, de propriedade do Conde de Prates, atestando o nivel de proximidade entre ambos. In: O engenheiro Samuel das Neves avisa..., *O Estado de S. Paulo*, 14.jul.1911, Anuncios, p. 9.

Casa Dolivaes, à rua Direita, junto ao “canto da Misericórdia”, edificada em 1904, em sociedade com o engenheiro Carlos Escobar<sup>402</sup> e o muito comentado Edifício Briccola:

Começaram a ser demolidos os predios da rua Quinze de Novembro, canto da Praça Antonio Prado e os da rua do Rosario pertencentes ao banqueiro italiano sr. João Briccola. Conforme há dias noticiamos, o grande trecho de terreno sera aproveitado na construção de sumptuoso edificio de quatro andares, obedecendo a moderno estylo. É auctor do projecto o engenheiro brasileiro sr. dr. Samuel das Neves, que dispenderá na execução do mesmo, cerca de 500 contos de réis<sup>403</sup>

Segundo Sampaio,

entre 1892 e 1910, antes de sua participação no plano ‘Melhoramentos de São Paulo’ realizou uma série de obras, principalmente residências, mais de 20, destacando-se as de Sampaio Moreira, Souza Queiroz, Lara Campos<sup>404</sup>

assim como a do banqueiro italiano João Briccola. Além disso, foi responsável pela construção de “algumas indústrias, como a Companhia Fabril Paulistana, em 1892, a Fábrica de Calçados Clark [...] e a Casa de Saúde para Alienados em 1907”.

Em 1910 ganhou o concurso para o projeto da Penitenciaria do Estado<sup>405</sup>. Por alguma razão, seu projeto foi preterido em favor de outro, de autoria do arquiteto Ramos de Azevedo, que, segundo o que se depreende de notícia veiculada na imprensa, teria utilizado o projeto de Neves como base.

<sup>402</sup> A casa Dolivaes, *Correio Paulistano*, 17.out.1904, p. 2.

<sup>403</sup> *Correio Paulistano*, 12.jul.1906, p. 3. A quantia equivale a aproximadamente R\$15.000.000,00 em valores atuais.

<sup>404</sup> Maria Ruth Amaral de SAMPAIO, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo

<sup>405</sup> Ibid.

O architecto dr. Ramos de Azevedo, entregou hontem ao sr. dr. Padua Salles, na Secretaria da agricultura, propto para ser executado, o projecto de construcção da nova Penitenciaria no bairro do Guapira, nesta capital.

**Esse projecto é o mesmo organizado pelo engenheiro Samuel das Neves e aceito em concorrência publica, tendo apenas soffrido ligeiras modificações pelo dr. Ramos Azevedo**, de accordo com as resoluções do governo, posteriores á publicação das bases do primitivo projecto<sup>406</sup>

A historiografia reputa a esse episódio a razão pela qual Neves teria sido convidado por Padua Salles para organizar um projeto para a área central da capital, uma espécie de prêmio de consolação<sup>407</sup>. Esta pesquisa discorda, dadas as qualificações de Neves para assumir tal encargo e sua proximidade com o proprietário de quase a totalidade da área do vale do Anhangabaú.

Samuel das Neves também foi membro da diretoria da Associação Comercial, da qual um dos fundadores era o Conde de Prates e foi diretor-presidente da Cia. Iniciadora Paulista, sociedade organizada em abril de 1891 para investimentos imobiliários<sup>408</sup>. Junto com Victor Nothmann,

Henrique Bastos, e outros, foi sócio da Empreza Sublocadora e Comercial de S. Paulo<sup>409</sup>. Em 1903, seu nome aparece na “lista dos primeiros possuidores de terrenos na futura Hygea, proxima da villa de M’Boy, a 22 kilometros da capital, e no centro do nucleo colonial de que é concessionario o engenheiro Henrique Boccolini”<sup>410</sup>, da qual constam, entre outros, Julio de Mesquita, Antonio Prado Junior, Carlos Augusto Monteiro de Barros, José Maria Bourroul, Carlos de Campos, Augusto C. de Miranda Azevedo — que, como já se viu, havia proposto com Samuel Malfatti, um empreendimento na várzea do Carmo alguns anos antes —, o próprio vereador Augusto Carlos da Silva Telles, Pedro Lessa, João Mendes Junior, Julio Prestes e o também vereador Amadeu Amaral.

Em 1903, Samuel das Neves foi encarregado, “pelo cônsul geral da Republica Argentina no Rio de Janeiro, dos negócios do consulado nesta capital em substituição do consul, sr. German Pessan, que se exonerou desse cargo”, conforme noticiou o *Correio Paulistano* de 30 de agosto daquele ano<sup>411</sup>. Também em 1903, foi chamado a compor, com Victor da Silva Freire, uma comissão de perícia.

Do mesmo modo que o plano de Victor da Silva Freire apoiava-se em estudos anteriores, concebidos por Silva Telles, defende-se que Samuel das Neves, orientado por Padua Salles, passou a desenvolver a proposta formulada por Luiz Bueno de Miranda em 1906, encaminhada à Salles naquele mesmo ano, com o suporte do Conde de Prates. Não seria um apoio financeiro, mas Prates poderia fazer um trabalho de convencimento de parlamentares no Congresso estadual, por exemplo, para arregimentar

<sup>406</sup> Notas e informações. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 4.abr.1911. Notas e informações, p. 4; “O dr. Padua Salles, secretario da agricultura, esteve hontem em palacio, onde mostrou ao sr. presidente do Estado o projecto, plantas e orçamentos da nova Penitenciaria da capital, \*reformados\* pelo engenheiro architecto dr. Ramos de Azevedo. O sr. secretario da agricultura procurou depois o seu collega da justiça, dr. Washington Luis, afim de combinarem a data do inico da construcção da nova Penitenciaria. Conforme noticiámos, é pensamento do governo lançar a pedra fundamental do grandioso edificio ainda este mez.” In: Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 6.abr.1911, Notas e informações, p. 2. — grifo nosso.

<sup>407</sup> “Em dezembro de 1910 Samuel das Neves foi convidado pelo Dr. Antonio de Padua Salles, como uma espécie de compensação por seu projeto da Penitenciaria não ter sido executado, para chefiar a implantação do plano de melhoramentos da capital”. In: \_\_\_\_\_, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo, p. 93.

<sup>408</sup> Acta da primeira sessão da directoria e conselho fiscal da Companhia Iniciadora Paulista. In: Acta da primeira sessão da directoria e conselho fiscal da Companhia Iniciadora Paulista, *Correio Paulistano*, 1.abr.1891, p. 3.

<sup>409</sup> \_\_\_\_\_, *Correio Paulistano*, 20.out.1891, p. 3.

<sup>410</sup> Hygea, *Correio Paulistano*, 2.mar.1903, p. 2.

<sup>411</sup> Notas, *Correio Paulistano*, 30.ago.1903, Notas, p. 1.

simpatizantes ao plano do governo e fazer frente à Diretoria de Obras Municipais. É uma possibilidade que não pode ser descartada e que a presente pesquisa sustenta, pois há indícios de que a conjugação de interesses pessoais do conde com interesses do governo estadual tenha ocorrido. E se houve, de fato, essa conjugação de esforços, envolvendo Prates, Padua Salles, Samuel das Neves e outros, a tese de que o chamado Plano Samuel das Neves tenha sido feito às pressas, organizado em poucos dias, em janeiro de 1911, é superada em favor de nova interpretação para os acontecimentos do final de 1910 e início de 1911.

A hipótese sustentada por esta pesquisa defende que o Conde de Prates, descontente com a aprovação da Lei nº 1361 de 1910, que ampliava o recuo da Líbero Badaró para oito metros, extrapolando os 5 metros que desejava e que pleiteara à Câmara através do vereador Joaquim Marra, pode ter procurado o Secretário da Agricultura, Padua Salles e interferido pessoalmente no caso. Salles, buscando atender Prates e contornar a situação, que poderia ampliar-se e contaminar o plano político-partidário, recupera a ideia que Luiz Bueno de Miranda lhe havia apresentado anos antes, em 1906, e encarrega Samuel das Neves do seu desenvolvimento, estudando sua viabilização. Neves executa, então, o levantamento topográfico e cadastral da área central da cidade, o triângulo. Provavelmente, então, Samuel das Neves iniciou os trabalhos dos “Melhoramentos de São Paulo” nos primeiros dias de novembro de 1910.

Alguns dias depois, é lançada a ideia de Alexandre de Albuquerque que, como se viu, foi abraçada pelo Conde de Prates. Este é signatário do folheto editado pelo grupo, embora não o seja da petição encaminhada à Câmara Municipal, em 14 de novembro. O conde, assim procedendo, estava

garantindo duas frentes de ação para reverter as disposições da Câmara e da Diretoria de Obras Municipais.

É evidente que as notícias circulavam e o que se vê, quando confrontadas as datas, é uma corrida contra o tempo entre os grupos, afim de se finalizar o quanto antes suas propostas, para que pudessem ser contempladas com verbas estaduais já no ano seguinte. Além disso, a iminência da finalização das obras do Teatro Municipal, liberaria verbas para as inadiáveis obras dos Melhoramentos da capital paulista.

Aparentemente, superpunham-se dois problemas, consagrados pela historiografia:

1) uma disputa interna à esfera municipal, entre a Diretoria de Obras Municipais e a Câmara, para que o projeto originalmente concebido por Silva Telles viesse a ser realizado e não somente o alargamento da rua Líbero Badaró — os dois processos citados por Simões Jr.<sup>412</sup>, e

2) uma disputa entre as esferas municipal e estadual, pela primazia das decisões sobre os Melhoramentos de São Paulo, citadas por várias pesquisas<sup>413</sup>.

No entanto, a presente pesquisa defende que ambos encobrem o problema central, justamente a decisão do Conde de Prates de intervir no debate, pois tanto as discussões que ocorriam na Câmara quanto as decisões e ações do governo estadual decorrem da pressão do conde nas diversas instâncias administrativas, tanto estaduais quanto municipais.

<sup>412</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 90.

<sup>413</sup> *Ibid.*; Benedito Lima de TOLEDO, Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo, 1996; Hugo M. SEGAWA, Prelúdio da metrópole; Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo; Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926).

Deste modo, defende-se que não houve, efetivamente, uma disputa técnica-teórica entre Victor da Silva Freire e Samuel das Neves, mas uma disputa de poder entre o Conde de Prates e a administração municipal, quer a Diretoria de Obras Municipais, personificada por Victor da Silva Freire; quer parte do corpo legislativo na Câmara, principalmente os vereadores Silva Telles e Goulart Penteado. Com seu poder, o Conde de Prates dividia a Câmara, que assim, não tinha força política para enfrentá-lo. O que se observa é que à medida que o debate avança e se acirra, ao longo de 1910 e dos primeiros meses de 1911, essa tensão se concentra, cada vez mais, entre o Conde de Prates e Victor da Silva Freire.

Na questão dos alinhamentos e desapropriações, isso fica claro e é agravado pelo fato da pouca capacidade financeira da Prefeitura àquela altura. Uma saída para esse impasse seria recorrer ao Governo Estadual, que teria condições para financiar as desapropriações. Mas isso não ocorre nesse momento por influência de Prates. E o Governo estadual só efetivará apoio às indenizações necessárias, quando houver solução que contemple os interesses do conde, a saber, as soluções contidas no Plano Bouvard, em sua versão final.

Assim, 18 dias após a aprovação da Lei nº 1361 de 1910, vem à público a Proposta Alexandre de Albuquerque. E 21 dias depois dessa proposta dos capitalistas paulistanos, a 5 de dezembro, Eugenio Guilhem encaminha o Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais a Victor da Silva Freire. Como se verá à frente, esse plano, mais amplo, era uma revisão do Primeiro Plano, elaborado em 1907. Apenas três dias depois, ou seja, a 8 de dezembro, uma nota no Correio Paulistano informa que Samuel das Neves havia encaminhado, no dia anterior, o plano que o secretário Padua Salles havia lhe encarregado de organizar:

O engenheiro Samuel das Neves entregou, hontem, ao dr. Padua Salles, secretario da Agricultura, o projecto e a planta dos melhoramentos que o governo do Estado vae executar nesta capital.

O dr. Padua Salles vae ouvir a opinião de varios profissionais para depois, então, adoptar um plano definitivo<sup>414</sup>.

O Estado de S. Paulo também noticiou, publicando tambem o elenco de melhoramentos previstos, que coincidem com a proposta de Luiz Bueno de Miranda. Note-se, contudo, que contempla os interesses do Conde de Prates, pois está implícito que as desapropriações da rua Líbero Badaró seriam parciais:

O engenheiro Samuel das Neves entregou hontem ao sr. secretario da agricultura o projecto que organisou para diversos melhoramentos da capital, — projeto esse, ao que somos informados, mandado organizar pelo governo, ha tempos, para se orientar sobre o assumpto.

Depois de ter sido visto pelo sr. dr. Padua Salles, foi o projecto remetido para o palacio.

Ou seja, para o Presidente do Estado, Albuquerque Lins,

Os melhoramentos de que esse plano cogita consistem no seguinte: — prolongamento da avenida Luiz Antonio até o cruzamento da rua da Quitanda com a rua do Commercio; prolongamento da rua da Quitanda (cruzando com a rua Quinze de Novembro) até encontrar o futuro viaducto que ha de ligar a rua da Boa Vista ao largo do Palacio. Para esse prolongamento será construido um pequeno trecho de viaducto que irá ligar-se com aquelle. Alargamento da rua Libero Badaró, **aproveitando-se o terreno, que sobrar do lado impar** para a construcção de um «**belvedere**» no trecho entre as ruas S. João e Direita, onde haverá um largo. O alargamento continuará em curva até ir encontrar o largo de S. Francisco. São esses os traços geraes do projecto.<sup>415</sup>

<sup>414</sup> Notas, *Correio Paulistano*, 8.dez.1910, Notas, p. 1.

<sup>415</sup> Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 8.dez.1910, Notas e informações, p. 4. — grifo nosso.

A apresentação oficial desse projeto ao governo estadual antecede em quase um mês a entrega do Segundo Plano organizado pela Diretoria de Obras Municipais, já que este último foi encaminhado ao presidente do Estado, Albuquerque Lins, em 3 de janeiro de 1911. Portanto, ao contrário do que a historiografia consagrou, tanto o Plano Freire-Guilhem quanto o Plano Samuel das Neves, como passou a ser conhecido o plano organizado pela Secretaria da Agricultura e apoiado por Prates, têm, a partir de finais de outubro de 1910, trajetórias semelhantes. Como afirmado, havia urgência para a apresentação de ambos ao Governo Estadual em virtude, acredita-se, da intenção de Albuquerque Lins e Padua Salles — a Secretaria da Agricultura era o órgão responsável para tanto, na esfera estadual, como já observado por Bernardini<sup>416</sup> — em liberar verbas para os Melhoramentos de São Paulo. Sob essa denominação estavam reunidas todas as operações que visavam tanto o embelezamento quanto a melhoria da capacidade viária da capital paulista.

Ambas as iniciativas apoiam-se em ideias anteriores. O Plano Freire-Guilhem é derivado do Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, organizado, como se viu, a partir de três Indicações feitas à Câmara desde 1904 e do Projeto nº 3, de 1908, do vereador Silva Telles.

O chamado Plano Samuel das Neves, apoiou-se na proposta formulada por Luiz Bueno de Miranda, em 1906 e apresentada à época a Padua Salles. O que se observa é que em ambos os casos, as ideias originais são aprofundadas, a partir de fins de outubro de 1910, quando da promulgação da Lei nº 1361. Assim, passam a ter caráter mais abrangente, incorporando outras propostas pontuais. Veja-se, a seguir, um exame mais

pormenorizado desses planos. Optou-se por apresentar primeiramente aquele desenvolvido por Samuel das Neves e, após, o Plano Freire-Guilhem, invertendo novamente a maneira como consolidou-se a história para que fique claro que ao contrário do entendimento corrente, Samuel das Neves não se apoiou no Plano Freire-Guilhem.

Mas se, de fato, não se apoiava no Plano Freire-Guilhem, porque pesquisas precedentes indicam a existência de pontos em comum entre ambos os planos? Em sua pesquisa, Bernardini já intuía sobre as razões que levaram às escolhas projetuais de Samuel das Neves:

Desconhecia as possibilidades de intervenção para aquele trecho da cidade ou simplesmente assumia a encomenda que lhe fazia o Governo estadual? Havia mesmo uma inspiração haussmaniana na sua formulação urbanística ou tratava-se de elaborar um projeto que traduzisse as diretrizes traçadas na esfera estadual? Ao nosso ver, não se tratava de uma simples disputa entre propostas de base haussmaniana e sitteana, mas de interesses diversos que se traduziam em duas vertentes concretas para aquele pequeno trecho da cidade.<sup>417</sup>

Como anteriormente afirmado, defende-se que o plano preparado por Samuel das Neves tenha sido fruto de uma intervenção pessoal do Conde de Prates junto ao secretário da Agricultura, Padua Salles. Assim, reitera-se: apesar de passar a ser conhecido como de “Plano Samuel das Neves”, não foi o engenheiro o seu principal mentor. E, por conseguinte, não se trata de analisar os planos Freire-Guilhem e Samuel das Neves sob a ótica das eventuais filiações teóricas de seus proponentes. Mas de entender que ambos “traduziam interesses diversos”, conforme Bernardini indica.

Em todo caso, há as semelhanças, que podem induzir a interpretações equivocadas. O que se sabia até agora apoiava-se na

<sup>416</sup> \_\_\_\_\_, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926).

<sup>417</sup> Ibid., p. 277.



publicação do chamado Plano Samuel das Neves, no Correio Paulistano, em 23 de Janeiro de 1911. A partir dessa publicação é que teria se estabelecido o início dos trabalhos para organização do plano. Acreditar que Samuel das Neves elaborou seu plano a partir da publicação do plano Freire-Guilhem levou alguns autores a afirmar que o Neves seguia as recomendações do plano elaborado pela Diretoria de Obras Municipais. Esta pesquisa entende que os pontos em comum são decorrentes de condicionantes já estabelecidas anteriormente em função das discussões havidas nos anos precedentes. São elas:

A) A legislação já aprovada e, portanto, vigente, para operações previstas para a área do vale do Anhangabaú, que ambos os planos procuram atender. Especificamente, trata-se da Lei nº 1631, de 1910, que definia a nova largura da rua Líbero Badaró em 15 metros em toda a sua extensão [FIGURA 3.76]. Porém, a Lei ainda deixava dúvidas quanto à apropriação do vale.



FIGURA 3.76 - Sobreposição dos desenhos da Diretoria de Obras Municipais (no detalhe) e do Escritório Técnico Samuel das Neves. Detalhe mostrando a solução do alargamento da rua Líbero Badaró por ambos, em obediência à Lei nº 1361, de 1910. Acervo Biblioteca FAUUSPA Lei 1435, de 1910, que autorizava as obras para o Paço Municipal, edifício cujo projeto ficou a cargo do arquiteto Ramos de Azevedo e cuja localização previa a ampliação do largo da Sé.

B) A base gráfica na qual os planos se apoiam provêm de uma mesma matriz. O Escritório Técnico Samuel das Neves, muito provavelmente durante boa parte do ano de 1910 ou, certamente, a partir de outubro daquele ano, iniciou o levantamento cadastral da área do Triângulo. Em outubro desse ano foi aprovada a Lei nº 1355, que mandava organizar a planta cadastral da cidade<sup>418</sup>. Samuel das Neves era o profissional habilitado para tanto, como se viu na breve apresentação de sua biografia. O projeto de lei tramitara na Câmara

<sup>418</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei Nº1355 de 7 de outubro de 1910, Dispõe sobre a continuação da planta cadastral da cidade

desde o início daquele ano e foi alvo de várias discussões, uma delas exatamente sobre a possibilidade de contratação de agentes externos à Prefeitura para a execução dos serviços. Veja-se trecho de discurso de Silva Telles, na Câmara, a esse respeito:

Ora, a Prefeitura tem meios de executar trabalhos desta natureza. Tem um repartição technica [a DOM], com um pessoal bastante numeroso, perfeitamente capaz de fazer esse trabalho. Mas, si sua exa. o sr. vice-prefeito, entende que o excesso de serviço dessa repartição impossibilita-a de realizar esse serviço, está aqui um artigo de lei que diz: «Poderá a Prefeitura para esse fim abrir um concurso, crando premios para os projectos apresentados, conforme a respectiva classificação, feita esta sempre sob as vistas de um architecto de reconhecida capacidade.»

É facultativo: poderá fazer o concurso si não tiver meios na Directoria de Obras Municipaes para realizar o projecto dos alinhamentos geraes a que devem ser subordinados os melhoramentos desta cidade, quer da cidade já construida, quer da que no futuro venha a ser creada.<sup>419</sup>

Ao final, a Lei aprovada incluía um artigo que deixava a possibilidade de eventual contratação:

Art. 2º — Si necessario for, poderá a Prefeitura contractar para este fim os engenheiros de que carecer a Repartição de Obras Municipaes, para dar execução a esta lei.<sup>420</sup>

Existe a possibilidade, portanto, de que Samuel das Neves tenha contribuído com a Prefeitura, realizando os levantamentos de campo necessários para o cumprimento daquela lei antes de se envolver com os Melhoramentos de São Paulo. A conferir.

De qualquer modo, deflagrado o processo de elaboração do plano para a Secretaria de Agricultura, depois da aprovação da Lei nº 1631

de 1910, Samuel das Neves e sua equipe devem já ter iniciado os levantamentos necessários para os estudos de viabilidade financeira — o custo das desapropriações — que o plano demandaria. Para proceder a isso evidentemente teria de ter em mãos diretrizes de ação, as quais foram retiradas do plano de Luiz Bueno de Miranda.

São produzidas várias peças gráficas, nas quais são marcados os lotes a desapropriar. Esse material, hoje depositado no acervo da Biblioteca da FAUUSP<sup>421</sup>, provavelmente alimentou uma lista de proprietários a indenizar, levada à Secretaria de Agricultura.

A quantidade de desenhos gerada é grande e é uma pena que à época não se incluísse a data de produção de cada peça gráfica, o que facilitaria deveras o trabalho de compilação das informações de cada projeto. Esse trabalho, no caso presente, foi feito a partir da confrontação de notícias nos jornais e dessa série de desenhos com outras séries, produzidas à época e depositadas em diferentes acervos.

Considerou-se, também, os diversos suportes e características gráficas de cada um. Assim, pôde-se estabelecer uma cronologia para a sua produção, ainda que provisória.

Desse trabalho desenvolvido no escritório de Neves derivam listas de imóveis a desapropriar e de proprietários a ressarcir, com o controle de áreas e valores, que serão utilizadas mais tarde, quando se der início às desapropriações para a implantação do Plano Bouvard [FIGURA 3.77].

<sup>419</sup> Silva Telles ao vice-Prefeito Asdrubal do Nascimento. Sessão ordinária em 9 de julho de 1910, *Correio Paulistano*, 10.jul.1910, Câmara Municipal., p. 4.

<sup>420</sup> Silva Telles ao vice-Prefeito Asdrubal do Nascimento. *Ibid.*

<sup>421</sup> Fundo Christiano Stockler das Neves. Biblioteca da FAUUSP.



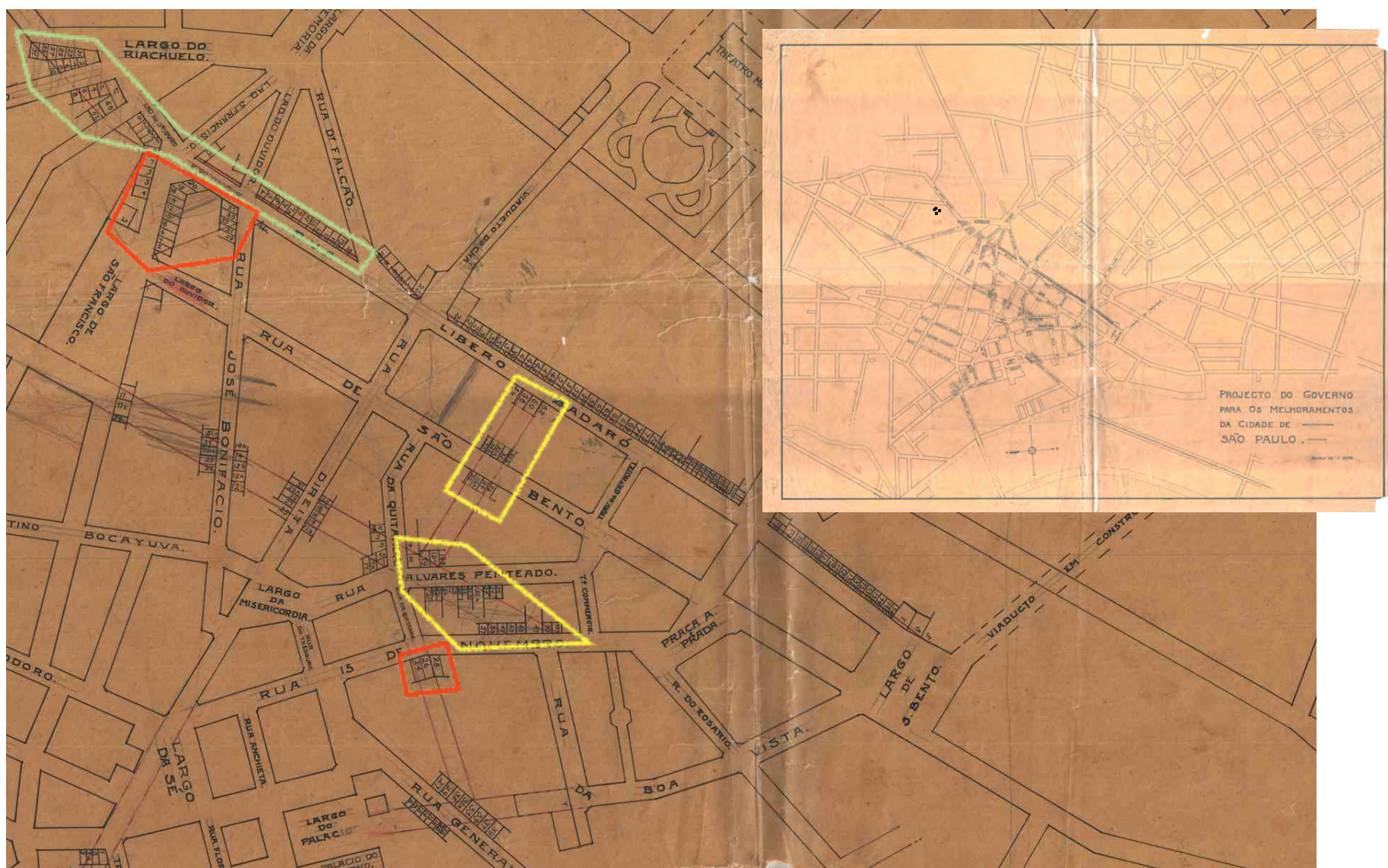


FIGURA 3.78 - *Projecto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo*. Detalhe. Na planta geral, à direita, a abrangência da área considerada pode dar a entender que se vislumbrava a possibilidade de encampar a proposta de Alexandre de Albuquerque, de onde se conclui que o desenho teria sido preparado provavelmente entre novembro de 1910 e janeiro de 1911. ETSN. Em verde, desapropriações requeridas pelo Plano Freire-Guilhem somente, que veio a publico em 4 de janeiro de 1911; em amarelo, pelo Proposta Luiz Bueno de Miranda e em vermelho aquelas exclusivas do Plano do Governo Estadual. Os demais lotes marcados podem estar na mira de mais de um plano ou proposta. Nanquim e lápis sobre papel. s.d. Escala de 1:2000 Acervo Biblioteca FAUUSP.



FIGURA 3.79 - Sobreposição dos desenhos da Diretoria de Obras Municipais e do Escritório Técnico Samuel das Neves. Acervo Biblioteca FAUUSP: *Planta do centro da cidade de S. Paulo. Escala 1:1000. s.d. Nanquim sobre papel linho.* Desenho produzido pelo Escritório Técnico Samuel das Neves com as intervenções projetadas. Acervo Biblioteca FAUUSP. *Plano Freire-Guilhem. Sem escala. s.d. Nanquim sobre papel linho.* Com carimbo da Diretoria de Obras Municipais. Confrontados os originais, verificou-se que este desenho foi produzido a partir da mesma matriz do desenho acima, na mesma escala. Acervo Biblioteca FAUUSP

Em outras palavras, acredita-se que todos os desenhos realizados para os Melhoramentos de São Paulo, quer descrevessem o Plano do Governo estadual ou aquele gestado dentro da Diretoria de Obras Municipais, têm uma base em comum, que é o levantamento realizado pelas equipes do Escritório Técnico Samuel das Neves. Corroborar esse entendimento uma nota publicada pelo Correio Paulistano de 19 de janeiro de 1911:

Os serviços preliminares **\*da execução\*** dos projectados melhoramentos da capital já foram iniciados, sob a direcção do engenheiro Samuel das Neves. O levantamento da planta cadastral está sendo feito por tres turmas, chefiadas pelos engenheiros Delahye, de Ladryère e Antonio de Sousa Campos. Essas turmas occupam-se presentemente com o nivelamento dos fundos das casas da rua Quinze de Novembro e largo do Palacio para a construcção do viaducto em prolongamento da rua da Boa Vista até esse largo, passando sobre a rua João Alfredo. Outros trabalhos que estão executando são a planta e localização da nova rua, que partirá da rua do Commercio, esquina da da Quitanda até o largo de S. Francisco, nas proximidades da Escola de Commercio.<sup>422</sup>

Do exame dos originais do Escritório Técnico Samuel das Neves custodiados no acervo da biblioteca da FAUUSP, notou-se, ainda, que alguns dos desenhos daquele conjunto serviram de base para os estudos de Joseph Bouvard. Esse assunto será retomado adiante, no Capítulo 4.

Da mesma maneira, a maquete que foi apresentada por Victor da Silva Freire em sua conferência de fevereiro de 1911, no Grêmio Politécnico, pertencia ao escritório de Neves. Foi executada em gesso:

O engenheiro Williamson está executando a «maquette» do centro da cidade, em gesso, trabalho esse que vimos hontem no escriptorio do dr. Samuel das Neves. Essa «maquette», que terá a escala de 1.500 [sic], será exposta no nosso escriptorio, logo que ficar concluida.<sup>423</sup>

Samuel das Neves, em entrevista ao Jornal do Commercio, no Rio de Janeiro, também se referiu à maquete, exposta na sede do Correio Paulistano.<sup>424</sup>

C) O consenso existente sobre a necessidade de algumas das intenções de intervenção que tramitavam na Câmara Municipal e na Secretaria de Obras sob a forma de Indicações e Projetos de Lei. Havia, por exemplo, consenso sobre a instalação do viaduto em prolongamento da rua Boa Vista, ainda que a ideia não estivesse regulamentada por lei.

Outro exemplo de intervenção considerada por todos era a abertura de uma praça nos “Quatro Cantos”. O Projeto n. 19, de 30 de abril de 1910<sup>425</sup>, de autoria dos vereadores Joaquim Marra e Silva Telles, tratava dessa matéria, sugerindo que se adotasse o prolongamento da avenida Luiz Antonio que ao invés de adentrar o triângulo em direção ao Largo Antonio Prado, como sugerido por Luiz Bueno de Miranda, viesse ter à nova praça. Há indícios de que Samuel das Neves tenha considerado essa proposta, pois no conjunto de desenhos pertencentes a seu escritório depositados na Biblioteca da FAUUSP, encontrou-se um estudo da conexão do prolongamento da avenida Luiz Antonio aos “Quatro Cantos” [FIGURA 3.80].

<sup>423</sup> Ibid.

<sup>424</sup> Os melhoramentos de S. Paulo, *O Estado de S. Paulo*, 14.jan.1911, Telegrammas

<sup>425</sup> Projecto N.19, de 30 de abril de 1910

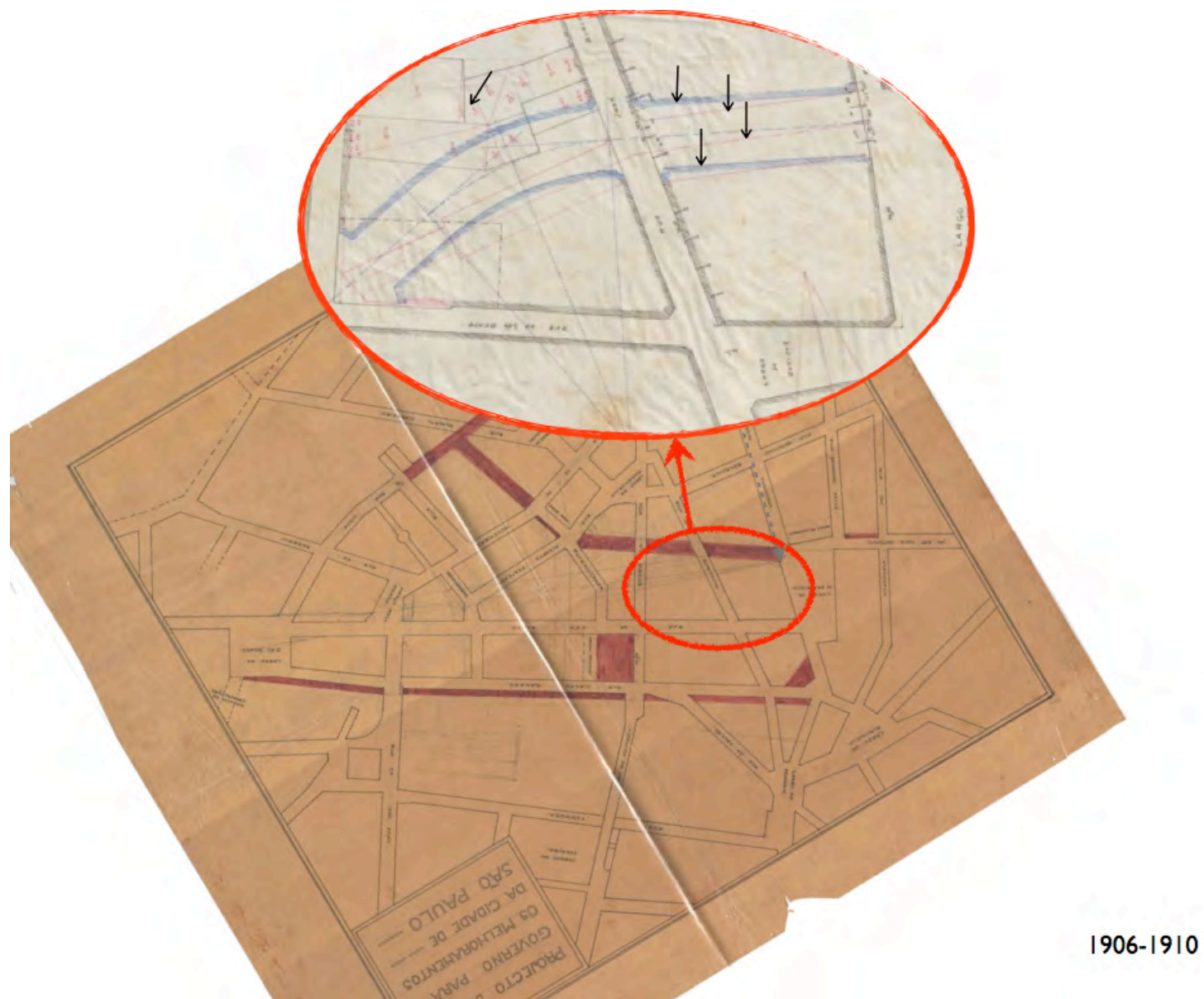


FIGURA 3.80 - Comparação do desenho intitulado Plano do Centro Cívico com outro, intitulado Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. Solução em curva para a chegada da avenida Luiz Antonio aos "Quatro cantos". As setas mostram a construção do traçado da curva a partir do exame das propriedades a expropriar. Escritório Técnico Samuel das Neves (atribuído). Sem escala. s.d. Nanquim e tinta sobre papel/Nanquim e tinta sobre papel linho. Acervo Biblioteca FAUUSP.

Observe-se, no desenho, que a solução em curva é estudada cuidadosamente, considerando-se os imóveis a desapropriar. Essa é uma característica constante nesse trabalho de Neves. No acervo consultado, há inúmeros estudos em que o traçado das novas ruas é verificado ou contraposto à estrutura fundiária existente, constando áreas total e a desapropriar assim como os nomes dos proprietários. E, em muitos casos, vários desenhos sobre o mesmo imóvel, denotando a busca por solução conciliadora entre os interesses do Estado e dos proprietários.

Outros exemplo poderia ser a Indicação do vereador Nicolau Baruel, quanto à extensão da travessa do Grande Hotel, contemplada em ambos os planos.

Assim, é evidente que a aproximação formal observada entre os planos Freire-Guilhem e Samuel das Neves se dá por conta das suas condicionantes em comum.

A seguir, demonstra-se como a Proposta Luiz Bueno de Miranda foi tomada como base para o Plano de Melhoramentos do Governo estadual, desenvolvido por Samuel das Neves.

### 3.3.2.1. 1910-1911 – SAMUEL DAS NEVES: RETOMADA DA PROPOSTA BUENO DE MIRANDA

Ao proceder-se à comparação entre a Proposta de Luiz Bueno de Miranda e o Plano desenvolvido por Samuel das Neves, apurou-se quais das diretrizes daquela proposta foram consideradas pela Secretaria da Agricultura e quais foram alteradas.

Da confrontação dos desenhos observa-se que, enquanto Luiz Bueno de Miranda propõe que a avenida Luiz Antonio alcance a praça Antonio Prado [FIGURA 3.81], Samuel das Neves propõe que ela termine na rua Boa Vista<sup>426</sup> (atual 3 de Dezembro) [traço azul, FIGURA 3.82], realizando a ligação do lado Sul da cidade com o miolo do Triângulo.

Também enquanto Miranda pensa no acesso ao centro pelo lado Leste sendo realizado pela rua de Santa Tereza, que por sua vez se conectaria com o largo S. Francisco [FIGURA 3.81], Neves propõe uma ligação mais direta, entre a ladeira do Carmo e a rua Barão de Itapetininga [traço azul, FIGURA 3.82]. Seria como criar um novo “Quatro cantos” entre a nova “Avenida Central”, decorrente do prolongamento da avenida Luiz Antonio e a rua Direita, absorvida pela nova diretriz Leste-Oeste.

Note-se ainda que tanto a rua da Quitanda quanto a Travessa do Grande Hotel não seriam mais prolongadas até a rua Formosa [FIGURA 3.82], como propunha Luiz Bueno de Miranda. Obviamente, Samuel das Neves está adequando o plano aos interesses do Conde de Prates.

Na proposição final, contudo, opta-se por prolongar a avenida Luiz Antonio até a rua Alvares Penteado, de onde se poderia alcançar a rua Boa Vista pelo prolongamento da rua da Quitanda [traço vermelho, FIGURA 3.83].

<sup>426</sup> Convém recordar que a rua Boa Vista, antes de seu prolongamento até o largo do Palácio, atual Pátio do Colégio, terminava em curva, indo dar na rua Quinze de Novembro.





FIGURA 3.81 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda. Anotações dos principais pontos da proposta. Acervo Biblioteca FAUUSP. Foto da autora, 2013

- (1) Implantação do viaduto Boa Vista;
- (2) Prolongamento da avenida Luiz Antonio até o largo Antonio Prado;
- (3) Ligação rua Boa Vista-rua Formosa, pela travessa do Grande Hotel;
- (4) Ligação rua Quinze de Novembro-rua Formosa, pela rua da Quitanda;
- (5) Acesso ao largo de S. Francisco desde a várzea do Carmo

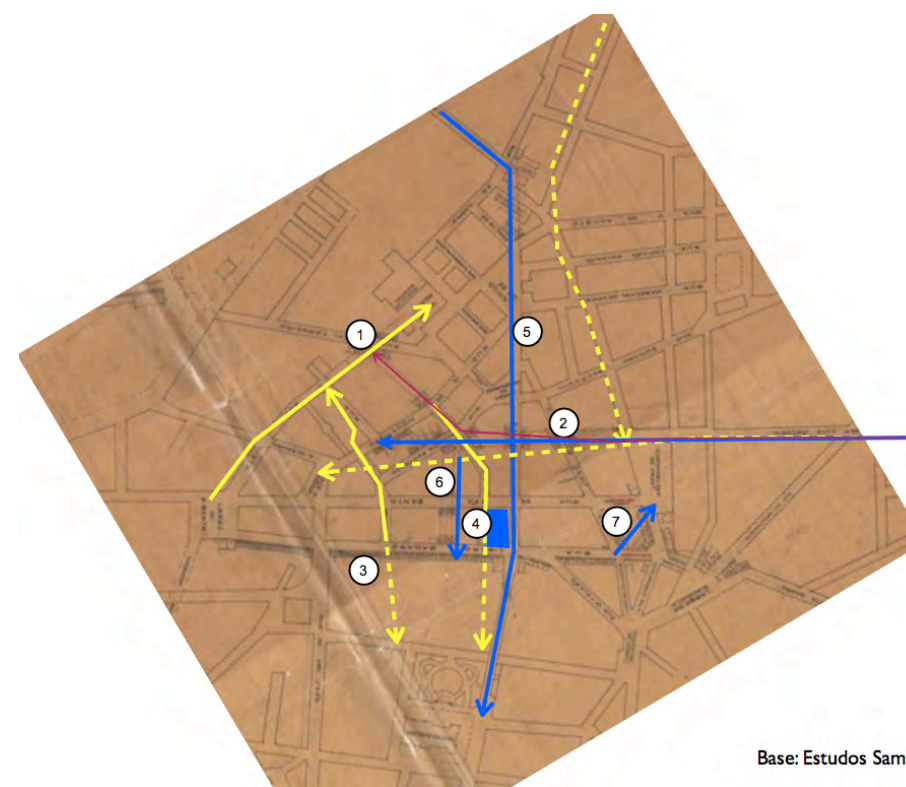


FIGURA 3.82 - Sobreposição das diretrizes da Proposta Luiz Bueno de Miranda ao Plano Samuel das Neves, com alterações propostas pelo último. Tinta sobre papel. Acervo Biblioteca FAUUSP

- (1) Implantação do viaduto Boa Vista — mantida;
- (2) Prolongamento da avenida Luiz Antonio até a rua Quinze de Novembro, deslocando a diretriz original de Luiz Bueno de Miranda;
- (3) Ligação rua Boa Vista-rua Formosa, pela travessa do Grande Hotel;
- (4) Ligação rua Quinze de Novembro-rua Formosa, pela rua da Quitanda;. As diretrizes (3) e (4) são alteradas para não interferir nas propriedades do Conde de Prates;. Adota-se a abertura da praça defronte à Igreja de Santo Antonio;
- (5) Acesso ao largo de S. Francisco desde a várzea do Carmo. A solução de Luiz Bueno de Miranda é descartada em favor do prolongamento da rua Direira até a ladeira do Carmo, configurando um eixo Leste-Oeste, desde aí até a praça da República.
- (6) Abertura de rua entre a nova Avenida Central e a rua Libero Badaró.
- (7) Abertura de rua à esquerda do largo do Ouvidor, privilegiando a ligação entre o final da rua Libero Badaró e o largo de São Francisco.

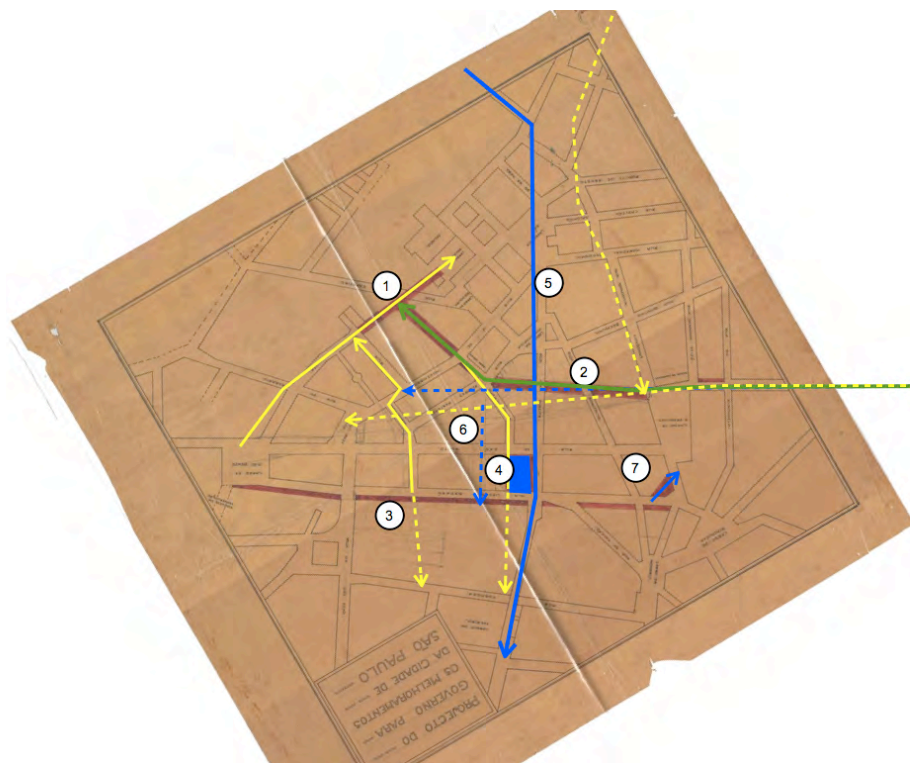


FIGURA 3.83 - Projecto do Governo para os Melhoramentos da Cidade de São Paulo. Indicação das diretrizes de projeto alteradas em relação à Proposta de Luiz Bueno de Miranda, de 1906. c. 1910. Tinta sobre papel. Acervo Biblioteca FAUUSP

- (1) Implantação do viaduto Boa Vista — mantida;
- (2) Prolongamento da avenida Luiz Antonio até a rua Alvares Penteado, esquina com a rua da Quitanda, e desse ponto até a rua Boa Vista, ao lado do viaduto proposto no item (1), alterando consideravelmente a diretriz original de Luiz Bueno de Miranda;
- (3) Ligação rua Boa Vista-rua Formosa, pela travessa do Grande Hotel, descartada, mantendo-se somente o alargamento da travessa;
- (4) Ligação rua Quinze de Novembro-rua Formosa, pela rua da Quitanda, descartada, mantendo-se a abertura da praça defronte à Igreja de Santo Antonio;
- (5) Criação de eixo Leste-Oeste, desde a ladeira do Carmo até a praça da República, absorvendo a rua Direita.
- (6) Abertura de rua entre a nova Avenida Central e a rua Líbero Badaró, descartada, provavelmente, pela abertura da praça de Sto. Antonio.
- (7) Abertura de rua à esquerda do largo do Ouvidor, privilegiando a ligação entre o final da rua Líbero Badaró e o largo de São Francisco, mantida.

Não se conseguiu estabelecer com segurança as razões dessa alteração. Uma possível explicação talvez esteja no custo das desapropriações necessárias. Como a praça Antonio Prado era o ponto mais valorizado do triângulo naquele momento, é plausível pensar que quanto mais próximos os imóveis estivessem daquele logradouro, maior o custo indenizatório seria.

Samuel das Neves menciona essa questão em resposta ao repórter do *Jornal do Commercio*:

- Quaes os predios mais importantes a demolir?
  - A principal das novas arterias começa no cruzamento das ruas da Quitanda e do Commercio, entre o London Bank e a delegacia fiscal, segue em diagonal até o largo de S. Francisco, no angulo da Escola de Commercio, cortando na rua Direita a Casa Alleman, grande prédio de trezentos contos ha pouco construido, e a casa Cardoso Filho, bella construcção de dois andares.
- Nas ruas José Bonifácio e Benjamin Constant os predios não são custosos, mas são tambem novos.<sup>427</sup>

Acredita-se que essa é a versão do Plano elaborado pelo ETSN apresentada ao secretário Padua Salles em 7 de dezembro de 1910 [FIGURA 3.84]. A partir dessa planta elaborou-se a perspectiva publicada no *Correio Paulistano*, em 23 de janeiro de 1911. Pode-se notar, conforme se observa na FIGURA 3.85, a correspondência entre ambas as peças gráficas.

<sup>427</sup> *O Estado de S. Paulo*, 14.jan.1911, p. 1. Reprodução de matéria veiculada no *Jornal do Commercio* de 13 de janeiro de 1911.



FIGURA 3.84. Projecto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. S.d. Acervo Biblioteca FAUUSP.

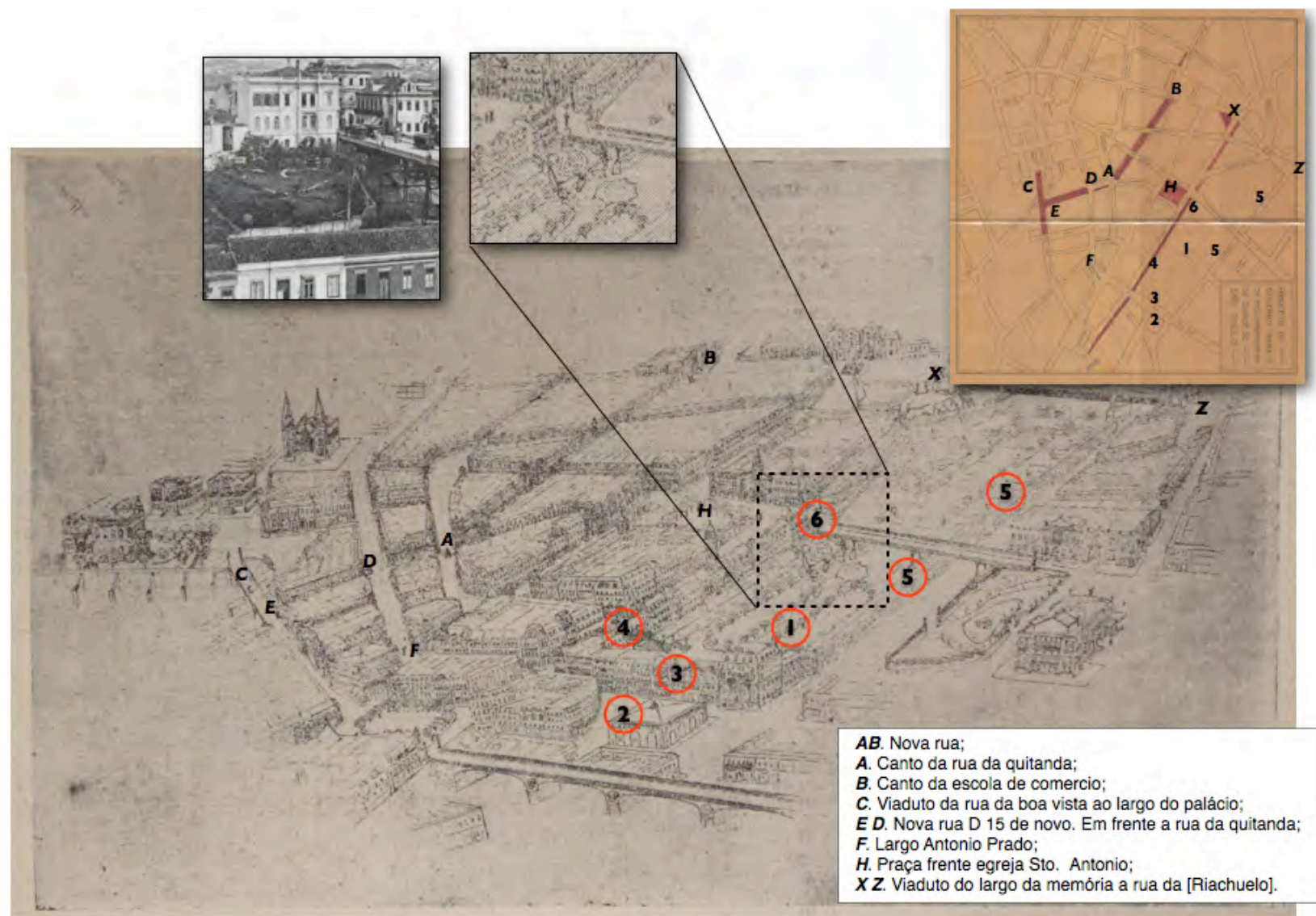


FIGURA 3.85 - Confrontação da perspectiva do Plano Samuel das Neves publicada no Correio Paulistano e da planta que lhe serviu de base (no alto, à direita). No alto, à esquerda, detalhe da perspectiva mostrando a residência do Conde de Prates e registro fotográfico da mesma edificação, por Guilherme Gaensly. Observar a semelhança entre ambas. No canto inferior, a legenda constante da perspectiva, com a descrição das intervenções projetadas. *Melhoramentos da capital. O projecto do Governo do Estado sob a direção da Directoria de Obras Publicas e a cargo do engenheiro Samuel das Neves.* Correio Paulistano, 23.jan.1911, p. 3. Acervo da Biblioteca Faculdade de Direito da USP. Foto J.R. D'Elboux. No detalhe, *Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo.* Nanquim e lápis sobre papel. Acervo Biblioteca FAUUSP. No detalhe do canto superior direito, Guilherme Gaensly. *S. Paulo. Viaducto do Chá II.* cartão-postal (detalhe). s.d. Álbum postais da cidade de São Paulo (1900-1940). Acervo Biblioteca Municipal Mario de Andrade.

Também a descrição que O Estado de S. Paulo traz na sua edição de 8 de dezembro corrobora essa afirmação:

O engenheiro Samuel das Neves entregou hontem ao sr. secretario da agricultura o projecto que organisou para diversos melhoramentos da capital, — projeto esse, qo que somos informados, mandado organizar pelo governo, ha tempos, para se orientar sobre o assumpto.

Depois de ter sido visto pelo sr. dr. Padua Salles, foi o projecto remettido para o palacio.

Os melhoramentos de que esse plano cogita consistem no seguinte: — **prolongamento da avenida Luiz Antonio até o cruzamento da rua da Quitanda com a rua do Commercio; prolongamento da rua da Quitanda (cruzando com a rua Quinze de Novembro) até encontrar o futuro viaducto que ha de ligar a rua da Boa Vista ao largo do Palacio. Para esse prolongamento será construido um pequeno trecho de viaducto que irá ligar-se com aquelle. Alargamento da rua Libero Badaró, aproveitando-se o terreno, que sobrar do lado impar para a construcção de um «belvedere» no trecho entre as ruas S. João e Direita, onde haverá um largo. O alargamento continuará em curva até ir encontrar o largo de S. Francisco.** São esses os traços geraes do projecto.<sup>428</sup>

O detalhe à direita, no alto, apresenta a residência do Conde de Prates, preservada das desapropriações. O desenho, inclusive, reproduz muito fielmente as características da edificação (6) [FIGURA 3.85]. Isto é mais evidente quando confrontado com foto de Guilherme Gaensly, reproduzida em postal da época.

Contudo, o mais importante a observar tanto na perspectiva quanto na planta, é que não há menção à Avenida Central a ser implantada no fundo do vale do Anhangabaú. Este plano contempla a ideia da implantação do um parque (1) [FIGURA 3.85], segundo o que preconizava Silva Telles. Está em conformidade, portanto, com a Lei nº 1361, de 1910. Como já se viu, no entanto, a lei trazia ainda a dúvida no tocante ao destino daquela área, ao

permitir a reconstrução dos imóveis da rua Líbero Badaró, situação indicada na perspectiva (4) [FIGURA 3.85].

A reconstrução permitiria, segundo o plano, a execução de um belvedere no lado impar da Líbero Badaró, que acabaria em escadaria de acesso ao parque, como se observa no detalhe (4), indicado na perspectiva

Além disso, o sr. conde de Prates offerece ao governo dois dos seus predios — um na rua Líbero Badaró e outro na rua Formosa, e mais o terreno necessario no valle do Anhangabahú para abertura da rua que communicará a rua de S. Bento com aquella, alargando-se a travessa do Grande Hotel, pois que entra no plano a desapropriação do predio n. 51, da rua de S. Bento, o Hotel dos Extrangeiros e outras pequenas casas ao lado par daquella travessa.<sup>429</sup>

O conjunto de casas de aluguel do Conde de Prates construídas ao longo da rua Formosa também seria preservado (5)], bem como o mercadinho de São João (2) e as construções da rua de São João (3) [FIGURA 3.85].

Há, entretanto, um ponto dissonante: a presença, na perspectiva, do “Viaduto do largo da memória a rua do Riachuelo”, conforme consta na legenda [FIGURA 3.85] e no texto do jornal.

Pelo que se vê, a rua Líbero Badaró será alargada de oito metros, desde o viaducto de Santa Iphigenia até o que se projecta entre o largo de S. Francisco e a rua da Consolação.<sup>430</sup>

Essa dissonância se agrava e complica consideravelmente a compreensão do plano do Governo estadual quando se analisam outros documentos pertencentes ao conjunto de projetos do ETSN custodiados na biblioteca da FAUUSP.

<sup>428</sup> O Estado de S. Paulo, 8.dez.1910, p. 4. — grifo nosso.

<sup>429</sup> Melhoramentos da capital. O projecto do Governo do Estado sob a direcção da Directoria de Obras Publicas e a cargo do engenheiro Samuel das Neves *Correio Paulistano*, 23.jan.1911

<sup>430</sup> Ibid.

Compará-los e tentar entender seu nexos e, sobretudo, seus lugares no processo de preparação do plano da Secretaria de Agricultura, foi tarefa árdua, que necessitou de elementos e informações externas, isto é, que não constavam daquela coleção mas, provenientes de outros acervos puderam ser cotejadas. Dessa operação emergiu uma cronologia provisória de preparação dos originais, apoiada, principalmente, nas notícias e notas encontradas nos jornais que circulavam à época.

Assim, pode-se entender o lugar da prancha intitulada *Planta do centro da cidade de São Paulo* [FIGURA 3.86] e a data aproximada de sua produção. Ao contrário do que se pensava inicialmente, que dela derivaria a prancha *Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo* [FIGURA 3.84], constatou-se que ela é a última versão do Plano do Governo estadual e deve ter sido produzida entre janeiro e abril de 1911. Conforma-se uma hipótese, que corrobora o entendimento inicial, já posto neste texto, de que o chamado Plano Samuel das Neves teria muito da “contribuição” de Eduardo Prates. Essa hipótese vai na seguinte direção:

Deflagrado o processo mais acelerado de busca de uma solução para a área do vale do Anhangabaú-Líbero Badaró, a partir da aprovação da Lei nº 1361, em 27 de outubro de 1910, o Governo estadual, instado pelo Conde de Prates, solicita a Samuel das Neves que desenvolva um plano para a área, retomando a ideia de Luiz Bueno de Miranda. Aproveitando a permanência do problema já apontado, quanto à reconstrução dos imóveis da rua Líbero Badaró e a implantação do parque no vale do Anhangabaú, essa estratégia deslocaria as desapropriações necessárias para o centro do Triângulo, deixando o vale intacto, para ser objeto de operação idealizada pelo seu proprietário, o Conde de Prates.

Embora o *Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo* [FIGURA 3.84], trouxesse a ideia do parque, o conde

provavelmente continuava discordando pois havia, em 15 de abril de 1910, encaminhado proposta à Câmara Municipal “oferecendo à Câmara, em troca de outros favores, o terreno necessário para abertura de uma rua em prolongamento à rua Anhangabaú”<sup>431</sup>.

Essa proposta originou, ao que tudo indica, o Processo nº 7943, de 1910, que tramitará na Prefeitura durante muito tempo. De fato, no texto do *Correio Paulistano*, essa intenção do Conde transparece nas entrelinhas:

Os prédios que serão construídos no lado ímpar dessa rua [Líbero Badaró] terão as fachadas que dão para o vale do Anhangabaú decoradas como as frentes, tendo o maior proprietário daquela via pública, o sr. conde de Prates, assim acordado com o ilustre dr. secretário da Agricultura. O que se nota, então, é que em paralelo ao processo que se desenvolvia na Câmara relativamente ao aproveitamento de toda a zona do vale do Anhangabaú, o conde, visando evidentemente preservar ao máximo os seus interesses, tinha também dado entrada em um pedido para construção em toda a área. Para tanto, disporia de parte considerável do terreno para a que se efetivasse o prolongamento da rua Anhangabaú, conforme a Indicação nº 147, de 1907 de autoria do vereador Silva Telles, reiterada tantas vezes nesses anos. Ele sabia que dificilmente, uma vez aprovada a Lei nº 1361, que garantia a reconstrução dos imóveis da rua Líbero Badaró, o parque seria implantado. As plantas relativas a esse projeto, encomendadas pelo Conde de Prates a Samuel das Neves, foram localizadas no Arquivo Histórico Municipal. Serão apresentadas e comentadas mais à frente pois foram consideradas para a elaboração da solução dada por Bouvard para a ocupação do vale do Anhangabaú e do lado ímpar da rua Líbero Badaró.<sup>432</sup>

<sup>431</sup> 14 Sessão ordinária em 16 de abril, *Correio Paulistano*, 17.abr.1910, Câmara Municipal

<sup>432</sup> *Correio Paulistano*, 23.jan.1911



FIGURA 3.86 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Planta do centro da cidade de São Paulo [1911]. Nanquim sobre papel-linho. Escala 1:1000. Com legenda. Acervo Biblioteca FAUUSP. FIGURA 83 - *Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo*. Desenho preparado provavelmente antes de dezembro de 1910, quando deve ter sido apresentado ao Secretário da Agricultura, Padua Salles e encaminhado, em seguida, ao Presidente do Estado, Albuquerque Lins. Em vermelho, a indicação das áreas a desapropriar para a implementação do plano. Escritório Técnico Samuel das Neves. Sem escala, [1910]. Nanquim e lápis sobre papel. Acervo Biblioteca FAUUSP.

Voltando ao Plano de Melhoramentos da Capital, provavelmente, quando Samuel das Neves o apresentou a Padua Salles, o fez somente com a prancha que continha a planta geral, com as indicações das desapropriações e demolições necessárias. A ideia da perspectiva deve ter sido considerada somente depois de 4 de janeiro de 1911, quando a Diretoria de Obras Municipais fez publicar a perspectiva de seu plano<sup>433</sup>, apresentado ao Presidente do Estado um dia antes.

Apesar de o Governo Estadual já ter votado verba para os melhoramentos ao final de dezembro, através da Lei nº 1245, de 31 de dezembro de 1910<sup>434</sup>, no dia 8 de janeiro, se noticiava que os vereadores Sampaio Vianna, Raymundo Duprat e Armando Prado encaminhavam uma “Representação ao Congresso do Estado”<sup>435</sup>, buscando verba para os melhoramentos. A intenção dos vereadores era, aparentemente, reverter a situação, posto que a verba era destinada aos trabalhos desenvolvidos pelo escritório de Samuel das Neves, referido como “pessoa estranha ao legislativo municipal”. Veja-se o que Sampaio Vianna reporta em sua fala na Câmara, após o encontro com o legislativo estadual:

É possível que esta Camara extranhe não ter sido esta representação encaminhada pela mesa desta casa, mas é que o tempo urgia, sr. presidente; **os trabalhos legislativos do**

<sup>433</sup> Melhoramentos da cidade - Projecto da Prefeitura, *O Estado de S. Paulo*, 4.jan.1911, p. 3-4.

<sup>434</sup> LEI N. 1.245, de 30 de dezembro de 1910, Orça a receita e fixa a despesa para o exercicio financeiro de 1911 Ver, também: O relatório da secretaria da Agricultura, *Correio da Manhã*, 4.mai.1912, Estado de S. Paulo, p. 2-3..

<sup>435</sup> A Representação dava destaque as seguintes intervenções: “a) alargamento do leito e elevação do nível da rua Líbero Badaró, em toda a sua extensão; b) alargamento da rua de S. João, formando uma avenida que obedecerá á largura da Praça Antonio Prado; c) abertura de uma rua em prolongamento da rua da Boa Vista, partidno do Theatro Sant'Anna, passando pela parte posterior dos predios da rua Quinze de Novembro até encontrar o prolongamento da rua da Quitanda, e partindo deste ponto um viaducto até ao largo do Palácio; d) prolongamento da Avenida Luiz Antonio até á rua Direita e talvez mesmo até á praça Antonio Prado; e) abertura de uma praça no quarteirão da rua Direita entre as ruas de S. Bento e Líbero Badaró.” Cf. Representação, *Correio Paulistano*, 8.jan.1911, Camara Municipal, p. 5.

**Congresso estavam chegando ao seu termo; restavam poucos dias para que o Congresso pudesse tomar conhecimento da representação que a Camara Municipal, por intermedio da comissão, encaminhava àquella casa do poder legislativo.**

[...]

Isto posto, sr. presidente, peço a v. exa. que faça constar da acta **o resultado dos trabalhos da comissão**, e, ao mesmo tempo, faça incluir nos annaes da Camara a representação dirigida ao Congresso, **para que, em qualquer tempo, se saiba que muito antes de pessoas extranhas a esta casa pensarem em melhoramentos de maior vulto para esta cidade, já a Camara os tinha estudado, já a Camara, em varios projectos, tinha tratado destes melhoramentos que hoje são attribuidos a pessoas extranhas ao legislativo municipal**, demonstrando desta forma que nesta casa há quem reflecta, procurando collocar esta cidade na altura do seu foro, e que só a falta de recursos se poderá attribuir a sua paralyzação relativa, mas nunca a falta de iniciativa de seus membros nem a ausencia de trabalho nesta casa.<sup>436</sup>

No mesmo dia em que se publicava essa notícia, o Conde de Prates fazia uma visita ao secretário de Agricultura:

Esteve hontem na Secretaria da Agricultura o conde de Prates. S. s. foi conferenciar com o titular daquella pasta, dr. Padua Salles, sobre o projecto que autoriza o governo a fazer grandes melhoramentos em S. Paulo.

Como se sabe, o conde de Prates é proprietário de grande numero de casas, nesta capital, dentre as quaes algumas estão situadas na zona que deve ser beneficiada.

Sabedor de que, necessariamente, a nossa municipalidade precisará de declarar de utilidade publica alguns desses predios, s. s. conferenciou, sobre o assumpto, com o dr. Padua Salles, a quem disse estar resolvido a facilitar, em tudo, a execução dos ditos melhoramentos, no que lhe diz respeito.<sup>437</sup>

<sup>436</sup> Reunião em 7 de janeiro, *Correio Paulistano*, 8.jan.1911, Camara Municipal, p. 5. — grifo nosso.

<sup>437</sup> Esteve hontem na Secretaria da Agricultura o conde de Prates, *Correio Paulistano*, 8.jan.1911, Notas, p. 1.



Padua Salles havia recebido, poucos dias antes, o projeto da Diretoria de Obras Municipais e oficiado ao prefeito Antonio Prado acusando o seu recebimento. Entretanto, dá uma resposta evasiva às solicitações do prefeito, em seu ofício, deixando implícito, no entanto, que o plano elaborado pela esfera municipal era secundário às suas preocupações:

O dr. Padua Salles, secretario da Agricultura, officiou hontem ao prefeito municipal, dr. Antonio Prado, communicando haver já recebido o plano sobre os melhoramentos a se executarem nesta capital.  
Esse plano, estudal-o-á convenientemente, **de modo a adaptal-o ás necessidades do momento.**<sup>438</sup>

Da parte do Governo estadual restava esperar a eleição do novo prefeito para poder seguir com os melhoramentos, pois era necessário estabelecer diretrizes comuns para proceder-se aos trabalhos de desapropriação e às demolições:

O dr. Padua Salles, secretario da Agricultura, aguarda a eleição do novo prefeito para tratar dos melhoramentos projectados para esta capital.<sup>439</sup>

Parece evidente que a questão estava resolvida a favor das intenções da Secretaria de Agricultura e o plano considerado e já em andamento, era o desenvolvido por Samuel das Neves, pois em 19 de janeiro foi instalado, agora oficialmente, o escritório da comissão encarregada dos melhoramentos previstos, dirigido por Neves, conforme noticia o Correio Paulistano:

Numa das salas do palacete Martinico, á praça Antonio Prado, foi hontem installado o escriptorio da commissão technica dos melhoramentos da capital, sob a direcção do engenheiro Samuel das Neves.  
O dr. Samuel das Neves conferenciou hontem sobre o assumpto com o dr. Arthur Motta, director geral das obras

publicas, e o sr. Raymundo Duprat, prefeito municipal de São Paulo.<sup>440</sup>

Evento também noticiado pelo Correio Paulistano:

Os serviços preliminares da execução dos projectados melhoramentos da capital já foram iniciados, sob a direcção do engenheiro Samuel das Neves.<sup>441</sup>

A Lei estadual nº 1245, consubstanciou-se no Decreto Estadual nº 2016, de 2 de março de 1911, o qual é explícito quanto à destinação da verba de 10 mil contos de réis:

O Presidente do Estado de S. Paulo,  
Usando da auctorisação constante do n. 2 do artigo 34 da Lei n. 1245, de 30 Dezembro de 1910,  
Decreta :  
Artigo unico. - Fica aberto no Thesouro do Estado á Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito especial da importancia de dez mil contos de réis (10.000.000\$000), para occorrer ao pagamento de despesas com os melhoramentos na parte central da Capital.  
Palacio do Governo do Estado de São Paulo, aos 2 de Março de 1911.  
M. J. ALBUQUERQUE LINS  
A. DE PADUA SALLES<sup>442</sup>

Ao que parece, o Conde de Prates usou do mesmo artifício. Pressionou pela incorporação do prolongamento da rua Anhangabaú ao plano desenvolvido pelo Governo. Desse modo, uma operação de cunho quase particular, pois previa que a abertura da via estaria a cargo da municipalidade, de resto algo muito comum naquele momento, nas franjas

<sup>438</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>439</sup> Ibid.

<sup>440</sup> Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 19.jan.1911, Notas e informações, p. 7.

<sup>441</sup> *Correio Paulistano*, 19.jan.1911, p. 1.

<sup>442</sup> GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, DECRETO N. 2016, DE 2 DE MARÇO DE 1911, Abre á Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito especial da importancia de 10.000:000\$000 para occorrer ao pagamento de despesas com os melhoramentos na parte central da Capital., p. 1027. O valor corresponderia, aproximadamente, a R\$300.000.000,00 em valores atuais, cf. *O Estado de S. Paulo*. Acervo OESP.

da cidade, passasse a ser uma operação oficial, encampada pelo Governo Estadual.

Assim, a perspectiva, executada em janeiro, após a publicação do plano Freire-Guilhem<sup>443</sup>, passou a contar com o viaduto. E, finalmente, quando se preparou a versão final do projeto estadual, a Planta do centro da cidade de São Paulo [FIGURA 3.86], a “Grande Avenida Projectada” foi também incorporada ao Plano do Governo estadual, que passou a ser conhecido como Plano Samuel das Neves. Intui-se que essa possa ser uma das razões pelas quais desaparece qualquer menção à rua no fundo do vale, no Plano da Diretoria de Obras Municipais, que será comentado mais à frente. Victor da Silva Freire não poderia oferecer a mínima chance ao Conde de Prates para requerer a aprovação do Processo nº 7943, de 1910.

Quando esteve no Rio de Janeiro para os preparativos da representação brasileira na Feira Internacional de Turim, Samuel das Neves concedeu uma entrevista ao *Jornal do Commercio*, em 13 de janeiro, na qual confirma a intenção do Governo paulista pela implementação do projeto que havia preparado e menciona as alterações de projeto. Note-se também, que a grande avenida no vale ainda não está incorporada ao plano, embora estivesse em consideração pelo Conde de Prates, cujo “prejuízo será superado mais tarde”:

[...]

Perguntado sobre se o governo adopta o projecto das avenidas, declarou saber que o governo tem o seu projecto e delle está encarregado pelo secretário da agricultura, que entende dever S. Paulo fazer mesmo sacrificios para esse desideratum.

"O governo pensa em executar o projecto Samuel das Neves com os dez mil contos votados pelo Congresso?"

— No presente exercicio, sim. Mas as obras não poderão estar concluidas antes de tres annos, o que quer dizer que se recorrerá a novas verbas, pois calculu em cerca de trinta mil

contos as desapropriações e calçamentos.

[...]

Essa rua [o prolongamento da Luiz Antonio] dará ao centro cerca de quatrocentos e cincoenta metros de frente e terá dezesseis metros de largura, facilitando o transito entre a Avenida Paulista, com a Ponte Grande, porque a rua da Quitanda será prolongada, cortando o predio n. 26 da rua Quinze de Novembro e encontrando com o viaducto, que partirá do ponto em que está o theatro Sant'Anna e irá até a praça do Palacio.

Esse viaducto que será de ferro e alvenaria, atravessará, em grande arco, a rua João Alfredo, sendo demolido o feio chafariz fronteiro ao correio geral.

Porque não se estende a demolição á rua Libero Badaró?

—Sem duvida, mas o governo entende que nessa arteria será sufficiente um alargamento de oito metros, para o que já esta em ajuste com o maior proprietario dessa rua o conde de Prates, que, por ser muito patriota, não exigirá muito pelo **prejuízo que soffre aliás superado mais tarde.**

Essa rua não poderá custar menos de tres mil contos, desde o largo de S. Bento até o de S. Francisco, onde será tambem construido um viaducto, em grande arco, que ligará os bairros da Liberdade ao da Consolação.

—Em quanto avalia esse viaducto?

—**Estou em estudos.** Creio, porém, que alcançará seiscentos contos.

—Falou-se tambem no alargamento da rua de S. Bento.

—Não se cogita de tal. Entretanto, no cruzamento dessa rua com a Direita será estabelecida uma praça, que irá desde a rua da Quitanda até a Libero Badaró, de mais de tres mil metros quadrados, importando mais ou menos em dois mil e seiscentos contos.

—O governo entrará em accordo com a prefeitura?

—Sim. O sr. **Padua Salles aguarda sómente a eleição do novo prefeito para estabelecer as negociações, no sentido de harmonisar interesses.**<sup>444</sup>

Observe-se, também, que a perspectiva está sendo preparada.

<sup>443</sup> *O Estado de S. Paulo*, 4.jan.1911, p. 3-4.

<sup>444</sup> *O Estado de S. Paulo*, 14.jan.1911, p. 1. — grifo nosso. Reprodução de matéria veiculada no *Jornal do Commercio* de 13 de janeiro de 1911

—Não nos poderia fornecer uma perspectiva do plano do governo, para que tenhamos idéia clara do seu projecto?  
—Com muito prazer e **na proxima semana.**<sup>445</sup>

Samuel das Neves procura não criar atritos com a Prefeitura:

—Acredita que este plano importa no abandono do das avenidas o do da prefeitura?  
—**Não, porque se ha, entre os tres, pontos de contacto, existe independencia, por assim dizer.**  
—Espera que seja realizado o seu?  
—O sr. Padua Salles, representando o presidente do Estado e por si proprio, está ancioso [sic] pelo começo das obras. Quanto ao povo e ao commercio não discutem e acceitam contentes, em se tratando de melhoramentos da capital.<sup>446</sup>

O que fez, então, o Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo [FIGURA 3.84] sofrer alterações importantes, quais sejam, a introdução do viaduto entre o largo da Memória e a rua do Riachuelo e principalmente, a inclusão da Avenida Central no fundo do vale?

A ação de Victor da Silva Freire, opondo-se sistematicamente à solicitação do Conde de Prates de abril de 1910, quanto à abertura do prolongamento da rua Anhangabaú. Atuando como funcionário municipal e dentro de seu papel, Victor da Silva Freire indeferia todas as solicitações e pedidos de reconsideração enviados por Eduardo Prates, que nada podia fazer, afinal Freire estava apenas cumprindo seu papel. Era a saída técnica que impedia o andamento e aprovação do projeto para a área dos “baixos do viaduto”. Vejam-se os despachos do Diretor de Obras Municipais quanto às solicitações do Conde de Prates, ao longo do trâmite do processo, a que se teve acesso no Arquivo Histórico Municipal:

17.jan. 1911: Processo nº 7943/1910. O Conde de Prates requer o aterro da rua projetada que liga a rua de São João ao largo da Memória e que “[...] já se acha locada conforme a planta”. Solicita ainda que “[...] seja dado o nome de Rua Brigadeiro Xavier.”<sup>447</sup>

18.jan.1911: Processo nº 7943/1910. Em seu despacho Victor da Silva Freire recomendava esperar, pois “acha-se pendente de deliberação o projeto de melhoramentos do centro da cidade do qual faz parte a utilização, sob outra forma, do terreno em questão. Parece-me oportuno aguardar.”<sup>448</sup>

Para reforçar a argumentação a favor da hipótese levantada, convém observar o que acontecia na outra área importante para a cidade, a várzea do Carmo. Nesse momento, enquanto não se chegava a um consenso sobre o Anhangabaú e as tensões somente cresciam, as esferas estadual e municipal tratavam dos preparativos das comemorações do Centenário da Independência, em visível espírito colaborativo:

O dr. Padua Salles, secretario da Agricultura; barão Raymundo Duprat, prefeito; dr. Victor Freire, director das Obras Municipaes, e dr. Ramos de Azevedo, lente da Escola Polytechnica, foram hontem, às 3 horas da tarde, examinar os terrenos da Várzea do Carmo, onde deve ser construido o pavilhão da exposição industrial permanente do Estado de S. Paulo.

A visita foi rapida, ficando, mais ou menos, escolhido o local. Essa escolha, porém, só será definitiva depois que os engenheiros derem o seu laudo a respeito.<sup>449</sup>

Portanto, a ideia de uma disputa acirrada entre Estado e Município, não é muito consistente. Ou, de outra forma, se existia, de fato, certa superposição entre os papéis de ambas as esferas, como alguns autores consultados nos informam, ela não tinha um caráter de disputa ou embate

<sup>445</sup> Ibid. — grifo nosso. Reprodução de matéria veiculada no Jornal do Commercio de 13 de janeiro de 1911

<sup>446</sup> Ibid. — grifo nosso. Reprodução de matéria veiculada no Jornal do Commercio de 13 de janeiro de 1911

<sup>447</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Processo 7943/1910 - Solicitação do Conde Prates à Prefeitura para reconstruções lado ímpar Libero Badaró, 1910

<sup>448</sup> Ibid.

<sup>449</sup> , *Correio Paulistano*, 7.fev.1911, Notas, p. 1.

entre ambas. Contudo, no tocante à área do Anhangabaú, a indefinição de papéis foi contaminada por interesses particulares. E, como disse um articulista d'O Estado de S. Paulo, “O problema dos melhoramentos da cidade está, com toda a razão, apaixonando a opinião publica. Não só o assumpto interessa de perto a todos os municipes, como é crença geral que o momento é o opportuno para dar-lhe solução.”<sup>450</sup> Ao que se observa na notícia abaixo, do Correio Paulistano de 7 de fevereiro de 1911, o Conde de Prates teve êxito em seus objetivos, pois

parece que uma das modificações a serem introduzidas no projecto dos melhoramentos desta capital é a construcção de uma avenida no valle do Anhangabahú, atravessando pelo Viaducto do Chá. Caso essa modificação seja vencedora, desaparecerá a idéa da transformação daquelle valle em um parque. A avenida que se pensa construir, partirá do logar onde estão o Polytheama e o Bijou Theatre, indo terminar no largo do Piques. Dando ingresso na avenida, será cortada uma rua em continuação à travessa do Grande Hotel, que terminará na rua Formosa.<sup>451</sup>

Anotações feitas à lápis na planta do Plano Samuel das Neves acrescentam consistência a esta hipótese. Na FIGURA 3.87 pode-se observar, no detalhe, os números “8” e “20” anotados ao lado do novo alinhamento da rua Líbero Badaró. Ao centro do vale, ensaia-se a divisão da área em faixas de 20 metros, evidenciando a ideia de introduzir, ali, uma avenida e não mais o prolongamento da rua Anhangabaú. Desse modo, a Planta do centro da cidade de São Paulo [FIGURA 3.86] mostra tais alterações.

Victor da Silva Freire muito pouco poderia fazer, a partir de então, para reverter essa situação. A não ser continuar obliterando as intenções de Prates. Ou tentar convencer a Câmara e o Governo Estadual de que o Plano

da Diretoria de Obras Municipais seria melhor solução para a cidade que crescia tão aceleradamente. Optou por ambos.

Em consulta ao material constante do Processo nº 7943/1910, relativo ao estudo para apropriação dos baixos do viaduto, observa-se as idas e vindas de solicitações e despachos que Victor da Silva Freire e o Conde de Prates trocam. Ao final do processo, Prates recorre à intercessão do vereador Gabriel Dias da Silva, mas durante todo o tempo, Victor da Silva Freire mantém-se irredutível, emitindo vários “Arquive-se”.

- **28.fev.1911, Processo nº 7943/1910:** Solicitação do Conde de Prates à Prefeitura para reconstruções lado ímpar da rua Líbero Badaró - predios 29-73 (nos. 29 até travessa do Grande Hotel)<sup>452</sup>
- **11.mar.1911, Processo nº 7943/1910:** Solicitação Conde de Prates para reconstruções lado ímpar da rua Líbero Badaró
  - Despacho de Victor da Silva Freire em **22.jul.1911, Processo nº 7943/10910:** “Arquive-se”<sup>453</sup>
- **21.mar.1911, Processo nº 7943/1910:** Solicitação Conde de Prates para reconstruções lado ímpar da rua Líbero Badaró - predios 29-73.<sup>454</sup>
- **28.mar.1911, Processo nº 7943:** Solicitação Conde de Prates para reconstruções lado ímpar da rua Líbero Badaró - predios 29-73.<sup>455</sup>

➡ Não consta despacho da Diretoria de Obras Municipais

<sup>452</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Processo 7943/1910 - Solicitação do Conde Prates à Prefeitura para reconstruções lado ímpar Líbero Badaró.[continua em 21.abr.1911]

<sup>453</sup> Ibid.

<sup>454</sup> Ibid.

<sup>455</sup> Ibid. O pedido chega à Diretoria de Obras Municipais via Câmara, pela intercessão do vereador Gabriel Dias da Silva.

<sup>450</sup> J.,Coisas da cidade. Melhoramentos da capital., *O Estado de S. Paulo*, 23.jan.1911, Avulsos, p. 2.

<sup>451</sup> *Correio Paulistano*, 7.fev.1911, p. 1.

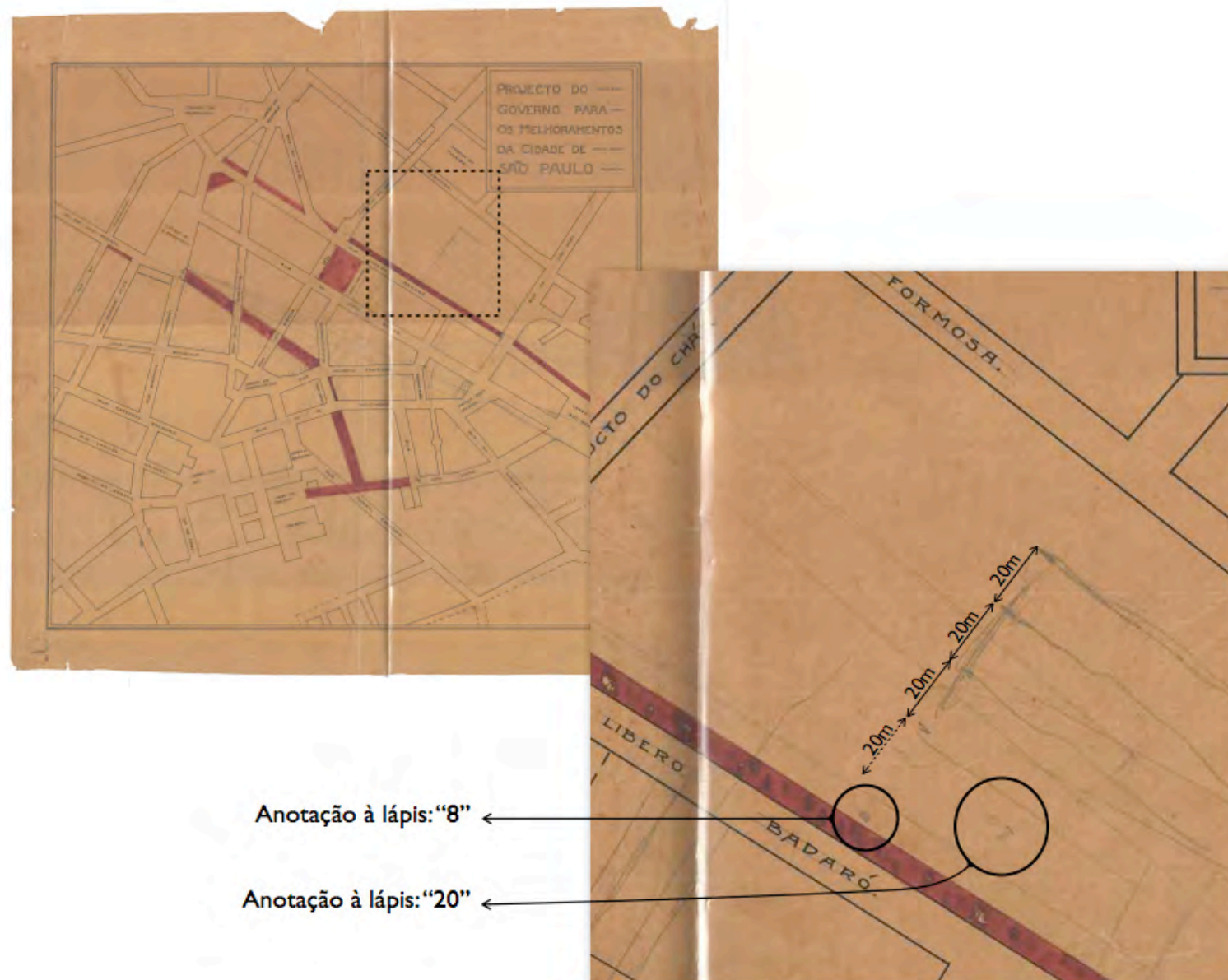


FIGURA 3.87 - *Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo*. No detalhe, anotações para inserção da avenida no fundo do vale.. Escritório Técnico Samuel das Neves. Sem escala, [1910]. Nanquim e lápis sobre papel. Acervo Biblioteca FAUUSP.

**21.abr.1911, Processo nº 7943/1910:** Solicitação do Conde de Prates para reconstruções lado ímpar da rua Libero Badaró - prédios 23-73.

- Despacho de Victor da Silva Freire, em **22.abr.1911, Processo nº 7943/10910:** Processo 7943/1910: “Arquive-se”<sup>456</sup>

Bouvard já havia chegado à cidade, em 14 de abril, e o Conde de Prates ainda insistia na intenção de ocupar o vale, enquanto Victor da Silva Freire, por seu lado, seguia insistindo nos indeferimentos:

- **15.abr.1911, Processo nº 7943:** Solicitação Conde de Prates para reconstruções lado ímpar da rua Libero Badaró - prédios 59-61 — 73.<sup>457</sup>
  - ➔ Despacho de Victor da Silva Freire em **16.abr.1911, Processo nº 7943/1910:** “Arquive-se”<sup>458</sup>

Outra solicitação do Conde de Prates, de mesma natureza e concernente à mesma área corria pelo Processo nº 31186, de 1911. Observou-se que juntamente com a solicitação do conde, consta o pedido dos Irmãos Weiszflog. Note-se as datas, posteriores ao Plano Bouvard:

- **5.ago.1911: Processo 31186/1911:** Gabriel Dias da Silva pede solução para os cinco pedidos de alinhamento de Prates e o pedido dos irmãos Weiszflog<sup>459</sup>.
  - ➔ **24.nov.1911: Processo 31186/1911** [Despacho de Victor da Silva Freire]: Despacho de VSF: “O caso já foi decidido definitivamente pela Câmara que adoptou o projeto Bouvard”<sup>460</sup> Processo 31186/1911: Visto de Raymundo Duprat em 25.nov.1911<sup>461</sup>

Procurando cooptar adesões ao plano da Prefeitura, elaborado na Diretoria de Obras Municipais, Victor da Silva Freire aceita o convite do Grêmio Politécnico para uma conferência sobre os Melhoramentos de São Paulo, que se realiza em 15 de fevereiro de 1911. É de se perguntar, e meio a tantas invectivas do Conde de Prates, se o Diretor de Obras Municipais, não teria articulado, ele próprio, a conferência. A *Revista Polytechnica*<sup>462</sup> publicou a íntegra do evento, mas optou-se, aqui, por apresentar a sua publicação n’*O Estado de S. Paulo*, para demonstrar justamente a vontade de que tal conferência repercutisse tão amplamente quanto possível entre a população paulistana. Devido à sua extensão, a conferência foi dividida em quatro partes, publicadas, respectivamente, nas edições de 16, 22 e 25 de fevereiro e nas de 6 e 9 de março<sup>463</sup> [FIGURA 3.88].

<sup>456</sup> Ibid.

<sup>457</sup> Ibid.

<sup>458</sup> Ibid. Despacho de Victor da Silva Freire em 16.abr.1911

<sup>459</sup> \_\_\_\_\_. Ofício nº 320, Câmara Municipal de São Paulo à Diretoria de Obras Municipais, 1911. [Continua em 24.nov.1911]

<sup>460</sup> Ibid. Despacho de Victor da Silva Freire em 24.nov.1911

<sup>461</sup> Ibid. Visto de Duprat em 25.nov.1911

<sup>462</sup> Victor da Silva FREIRE, Melhoramentos de S. Paulo, *Revista Polytechnica* 6, n. 33, 1911

<sup>463</sup> Melhoramentos da cidade, *O Estado de S. Paulo*, 16.fev.1911; Melhoramentos de S. Paulo. Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico. Generalidades e aspecto tecnico., *O Estado de S. Paulo*, 22.fev.1911; Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). Feição esthetica., *O Estado de S. Paulo*, 25.fev.1911 e Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). Ponto de vista da salubridade., *O Estado de S. Paulo*, 6.mar.1911; Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). O problema administrativo, *O Estado de S. Paulo*, 9.mar.1911. Para uma apreciação dos aspectos teóricos que instrumentam o discurso de Victor da Silva Freire, ver José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*. Não se procedu à análise do texto, posto que outros autores já se debruçaram sobre o assunto. Cf. Ibid.



FIGURA 3.88 - O Estado de S. Paulo. Publicação da conferência de Victor da Silva Freire no Grêmio da Escola Politécnica, em fevereiro de 1911. O conteúdo foi distribuído por 5 edições. Em destaque, as referências ao Plano de Buenos Aires

Arasawa aponta para essa prática, de validação das intervenções pretendidas pela Diretoria de Obras Municipais, através da “reinvindicação de poder e autoridade [...] pela pretensão da ‘ciência’ ao exercício de poder sobre os grupos sociais.”<sup>464</sup> Segundo aquele autor, “o que se demanda dos pares, nessas ocasiões, é a concordância formadora de consensos.”<sup>465</sup>

De fato, Freire discursou

perante uma assistencia que, se não era muito numerosa, — o que se explica pelo proprio caracter tecnico do assumpto — era com certeza das mais selectas. Entre os presentes notamos os srs.: dr. Antonio F. de Paula Souza, director da Escola; dr. Emilio Ribas, barão R. Duprat, prefeito municipal; deputado Carlos Garcia, drs. Correa Dias, Silva Telles, Adolpho Pinto, Mario Roxo, Clodomiro Pereira da Silva, Alexandre Albuquerque, Lucio Rodrigues, Garcia Redondo, Edgard de Souza, Alfredo Braga, João Duarte Junior, Arthur Fajardo, Magalhães Gomes, Victor Dubugras, Shalders, Brandt Carvalho, Bernardo Magalhães, Augusto de Toledo, Ernesto de Castro e muitos estudantes de engenharia.<sup>466</sup>

O Diretor de Obras Municipais, estaria, assim, conclamando seus colegas da Politécnica e do meio profissional a validarem seu plano para os Melhoramentos de São Paulo. Ou, nas palavras de Arasawa,

É como se os técnicos da prefeitura visassem à formação de ‘capitais simbólicos’, na forma de consenso do campo, para serem utilizados quando se tratava de convencer (e coagir pela autoridade técnica) os poderes legislativo e executivo a colocarem os planos em prática.<sup>467</sup>



<sup>464</sup> Claudio Hiro ARASAWA, *Engenharia e poder: construtores da nova ordem em São Paulo, 1890-1940*, 2008, p. 162.

<sup>465</sup> *Ibid.*, p. 163.

<sup>466</sup> *O Estado de S. Paulo*, 16.fev.1911, p. 4.

<sup>467</sup> \_\_\_\_\_, *Engenharia e poder: construtores da nova ordem em São Paulo, 1890-1940*, p. 163.

Com as vantagens vindas da adoção do plano do governo, ou Plano Samuel das Neves, o Conde de Prates encomenda novo projeto para sua residência. No dia 18 de fevereiro, o conde encaminha à Prefeitura solicitação de aprovação da planta desse projeto. Havia desistido dos cinco metros e, agora, o engenheiro Julio Micheli apresentava, em seu nome, um “Projeto de reconstrução do palacete do Exto. Sr. Conde de Prates”<sup>468</sup> [FIGURA 3.89]. Acompanhava officio do conde:

Exmo Snr. Prefeito Municipal

O Conde de Prates precisando reconstruir o predio de sua propriedade à Rua Líbero Badaró sob ns. 25 e 27 no canto desta com a Rua Direita, em vista do recuo de dez metros para o alargamento d'aquella rua de accordo com o plano adoptado pelo Governo de melhoramentos a serem executados nesta Capital, vem apresentar o planta que acompanha e que abranje também os seus predios contiguos sob nos. 29 e 31, e de accordo com cuja planta requer o respectivo alinhamento e licença para andaimes.

E nestes termos

P. Deferimento

E. R. M.

S. Paulo, 18 de fevereiro 1911

[a] Conde de Prates

[selo emolumentos assinado pelo conde, datado de 18.fev.1911, com observação "Junta-se as plantas em 3 vias.

[a] JMicheli + carimbo de Julio Michelli]<sup>469</sup>

Observe-se um “toque pitoresco”: no jardim dos fundos da casa há um portão, que dá para o fundo do vale do Anhangabaú. Mais precisamente, para o futuro parque a ser implantado, conforme a perspectiva publicada em 23 de janeiro mostra [FIGURA 3.85]. Deduz-se que, independentemente da solução final, quer parque ou avenida, o Conde de Prates tiraria vantagens pessoais.

<sup>468</sup> Conde de PRATES, *Officio do Conde de Prates ao Prefeito Municipal, 1911* Acervo AHM.

<sup>469</sup> *Ibid.* Acervo AHM.



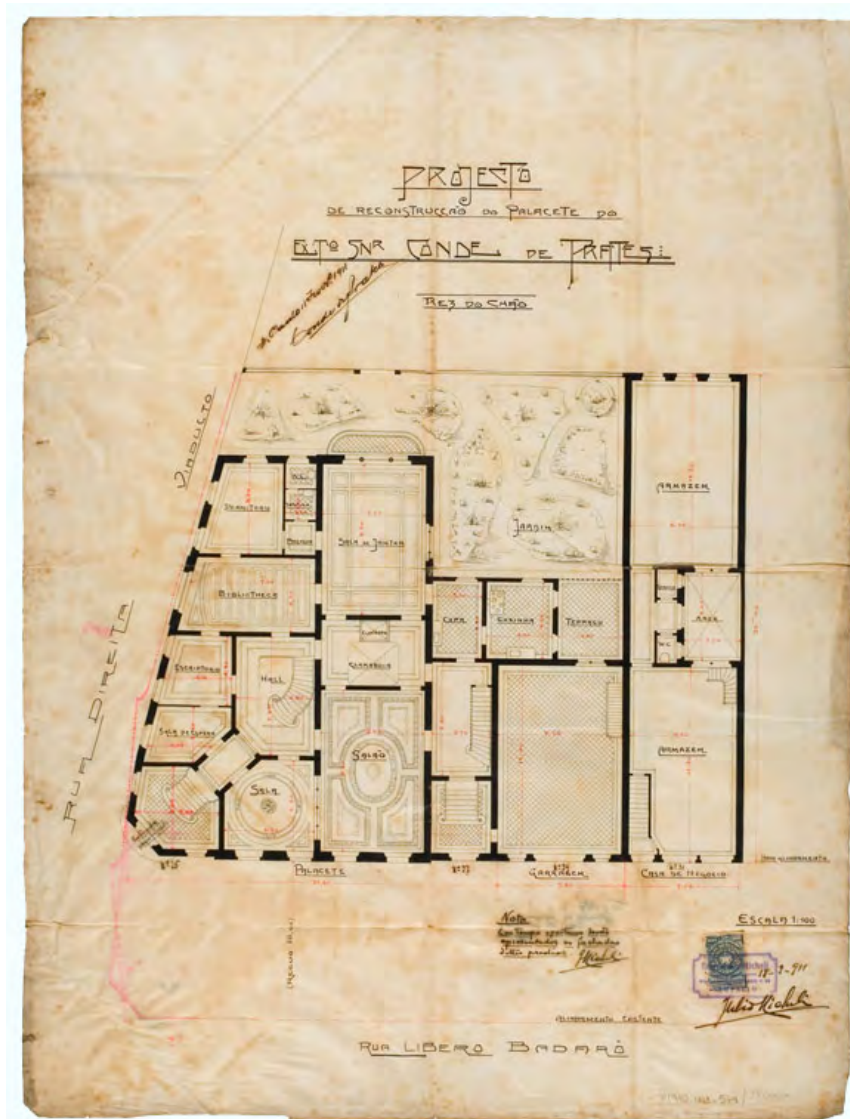


FIGURA 3.89 - Samuel das Neves e Julio Micheli. Projeto de reconstrução do palacete do Exto. Sr. Conde de Prates. 1911. Nanquim sobre papel-linho. Acervo AHM.

Neste ponto, é preciso fazer algumas considerações, com respeito ao que ficou consagrado pela historiografia, visando uma reparação. Muito se falou sobre a inconsistência do plano de Samuel das Neves, quando

apresenta a sua “Avenida Central”. Ficou claro, pelo que se colocou acima, que Samuel das Neves prepara um plano, intitulado Plano de Melhoramentos do Governo e ao mesmo tempo, elabora um estudo, que poderia ser classificado atualmente como um estudo de viabilidade, para a área do Anhangabaú, nesse momento, ainda propriedade do Conde de Prates.

Decorre dessa dupla participação na questão dos Melhoramentos de São Paulo a confusão estabelecida. Pois a perspectiva publicada no Correio Paulistano, em 23 de janeiro [FIGURA 3.85] ilustra o Plano do Governo, enquanto que a perspectiva da “Avenida Central” [FIGURA 3.90], relaciona-se com o iniciativa do Conde de Prates, de caráter privado, inicialmente. E como se viu, acabou incorporada ao projeto do Governo. Examine-se a seguir, esse estudo de viabilidade preparado por Samuel das Neves.

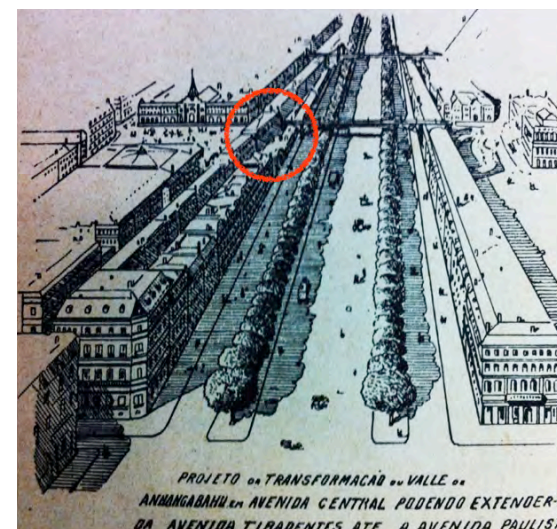


FIGURA 3.90 — Projeto de transformação do valle do Anhangabaú em avenida central podendo extender-se da avenida Tiradentes até a avenida Paulista. Fonte:Almanaque Brasileiro Garnier. 1914, p. 348. Foto da autora, 2011.

### 3.3.3. ESTUDO PARA APROPRIAÇÃO DOS BAIXOS DO VIADUTO, DE 17.JAN.1911

Este é um estudo de uso dos baixos do viaduto, projeto de Samuel das Neves, visando a implantação de uma rua desde a Rua de São João até o Largo do Riachuelo [FIGURA 3.91]. Note-se que não se usa o termo “Avenida Central”. Note-se também a data de entrada do documento na Prefeitura, na Diretoria de Obras: 17 de fevereiro de 1911. É o conteúdo do Processo nº 7943/1910. Deve-se ter em mente que nesse momento a discussão sobre a implantação da nova residência de Prates [FIGURA 3.89] ainda está caminhando .

E que também os demais projetos para a área central da cidade já haviam sido apresentados. Como afirmado, o Conde de Prates deve ter solicitado a Neves um estudo visando a ocupação do fundo do vale como solução ao impasse em relação à ocupação da área e, claro, à permanência de sua residência no mesmo local.

Observe-se a inflexão da rua na altura da Cia. Antártica para que coincida com o alinhamento da rua Anhangabaú [FIGURA 3.91]. O desenho apresenta o estaqueamento da rua projetada a partir do largo da Memória e previsão de galeria de esgotos. Nessa solução, as desapropriações ficariam restritas aos fundos da Casa Weiszflog, à Cia. Antártica Paulista e ao terreno do Conde Álvares Penteado. Ainda que o fundo do vale pertencesse ao Conde de Prates, nenhum dos edifícios construídos em suas propriedades seria demolido. Ao contrário, todas as suas propriedades ganhariam uma frente para a nova rua.

Do ponto de vista técnico, não é uma peça gráfica que se produza muito rapidamente, a menos que as informações já estejam reunidas.

Para a produção desse desenho, há que se saber a localização do ribeirão, a localização das várias edificações, além da topografia do local, pois a rua já está demarcada e estaqueada. Ou seja, seu “grid” já está definido<sup>470</sup>. É uma operação que demanda o conhecimento e a produção de outros documentos técnicos e, portanto, tempo.

Quanto à perspectiva a que se refere Toledo [FIGURA 3.90], encaixa-se nesta proposta e não passa disso, uma ilustração do que porventura poderia ser o vale, caso o projeto fosse aprovado. Ou seja, estudo de viabilidade, caso não se chegasse a um acordo sobre a implantação do parque. Não se obteve a data exata da elaboração da perspectiva, mas uma hipótese é que tenha sido produzida após a ideia da implantação de uma grande Avenida Central ser lançada pela dupla de engenheiros Machado e Caiuby<sup>471</sup>, simultaneamente à publicação do Plano do Governo, em 23 de janeiro de 1911.

Observe-se no círculo em vermelho o palacete de Prates, mais alto que as demais construções da rua Líbero Badaró e, atrás, voltado para a avenida, o jardim posterior da residência, interrompendo a linha de edifícios propostos.

Outro fato reforça esse caráter de estudo: ele acompanha o estudo de implantação dos dois “blocos Prates”, de 18.fev.1911.

<sup>470</sup> O termo refere-se à definição do “estaqueamento” de uma via, ou seja, à definição, em projeto, das suas dimensões, como largura e comprimento assim como níveis e raios de curvaturas, de modo que pode se proceder à sua implantação.

<sup>471</sup> Cf. Melhoramentos da cidade. Projecto de construção de uma nova Avenida, *O Estado de S. Paulo*, 22.jan.1911, Seção livre, p. 7.e *O Estado de S. Paulo*,24.jan.1911, p. 3.



## Vale do Anhangabaú e Rua Líbero Badaró

FIGURA 3.91 — Planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Esta é a informação mais importante desse conjunto de desenhos: os blocos são de autoria de Samuel das Neves, porque foram concebidos no início de 1911, antes de Bouvard chegar ao Brasil, contrariando o que a interpretação vigente, na qual os blocos foram concebidos a partir de parâmetros colocados pelo Plano Bouvard:

Acatando a solução conciliatória proposta por Bouvard, os “blocos” gêmeos debruçados sobre o vale, o conde e seu projetista Samuel das Neves decidiram construir monumentais palacetes, respeitando os parâmetros estéticos e paisagísticos definidos pelo plano<sup>472</sup>.

Campos atribui o projeto dos blocos a Christiano Stockler das Neves, filho de Samuel das Neves, porém convém lembrar que Christiano só retornará ao Brasil em 1912, pois após graduar-se na Universidade da Pensilvânia em 1911, passa uma temporada viajando pela Europa<sup>473</sup>. Ou seja, os blocos e sua implantação já estavam decididos antes de 17 de fevereiro de 1911, por obra de Samuel das Neves e, portanto, Bouvard não é o autor da solução da implantação dos blocos ao longo da rua Libero Badaró. Apresenta-se a seguir como Neves chegou a essa solução:

No estudo de apropriação dos baixos do viaduto [FIGURA 3.91], não consta a planta de reconstrução do palacete do Conde de Prates porque Neves vislumbrou outra possibilidade para seu cliente, como se observa na FIGURA 3.92. Quando esse desenho é cotejado com a situação cadastral resumida na FIGURA 3.93, fica fácil entender que essa seria a melhor

solução de ocupação do vale a partir do ponto de vista dos interesses do Conde. Note-se que nesta planta a reconstrução do palacete de sua propriedade, na esquina da rua Libero Badaró e do viaduto do Chá não é contemplada, posto que a solução da implantação dos novos palacetes já é considerada, já que a área seria altamente valorizada.

No entanto, havia um bloco de lotes, marcados em vermelho na FIGURA 3.93, que tinham localização privilegiada no conjunto mas não pertenciam a Prates e, caso este quisesse adquiri-los, certamente deveria desembolsar uma boa quantia de dinheiro. Já se mencionou nesta pesquisa como os preços dos imóveis da região sofreram grande valorização, somente pela discussão dos planos e antes mesmo de qualquer decisão.

A solução dos palacetes idênticos, simétricos a partir de um virtual eixo transversal ao vale deriva desse entrave: Prates construiria em suas propriedades e os lotes encravados no meio de ambos seriam desapropriados, cabendo à municipalidade o ônus dessa operação. Isso é possível de ser percebido quando o desenho de implantação dos blocos é sobreposto ao estudo da apropriação dos baixos do viaduto [FIGURA 3.94].

<sup>472</sup> Candido Malta CAMPOS, Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo, p. 153.

<sup>473</sup> Christiano Stockler das Neves formou-se na Universidade da Pennsylvania em meados de 1911, viajando em seguida para a Europa, onde permaneceu por seis meses, retornando ao Brasil somente no início de 1912. Cf. Maria Teresa de Stockler e Breia e SZOLNOKY, *O ensino de arquitetura e Christiano Stockler das Neves*. Tivemos acesso ao currículo do arquiteto, elaborado pelo próprio, que confirma as datas.

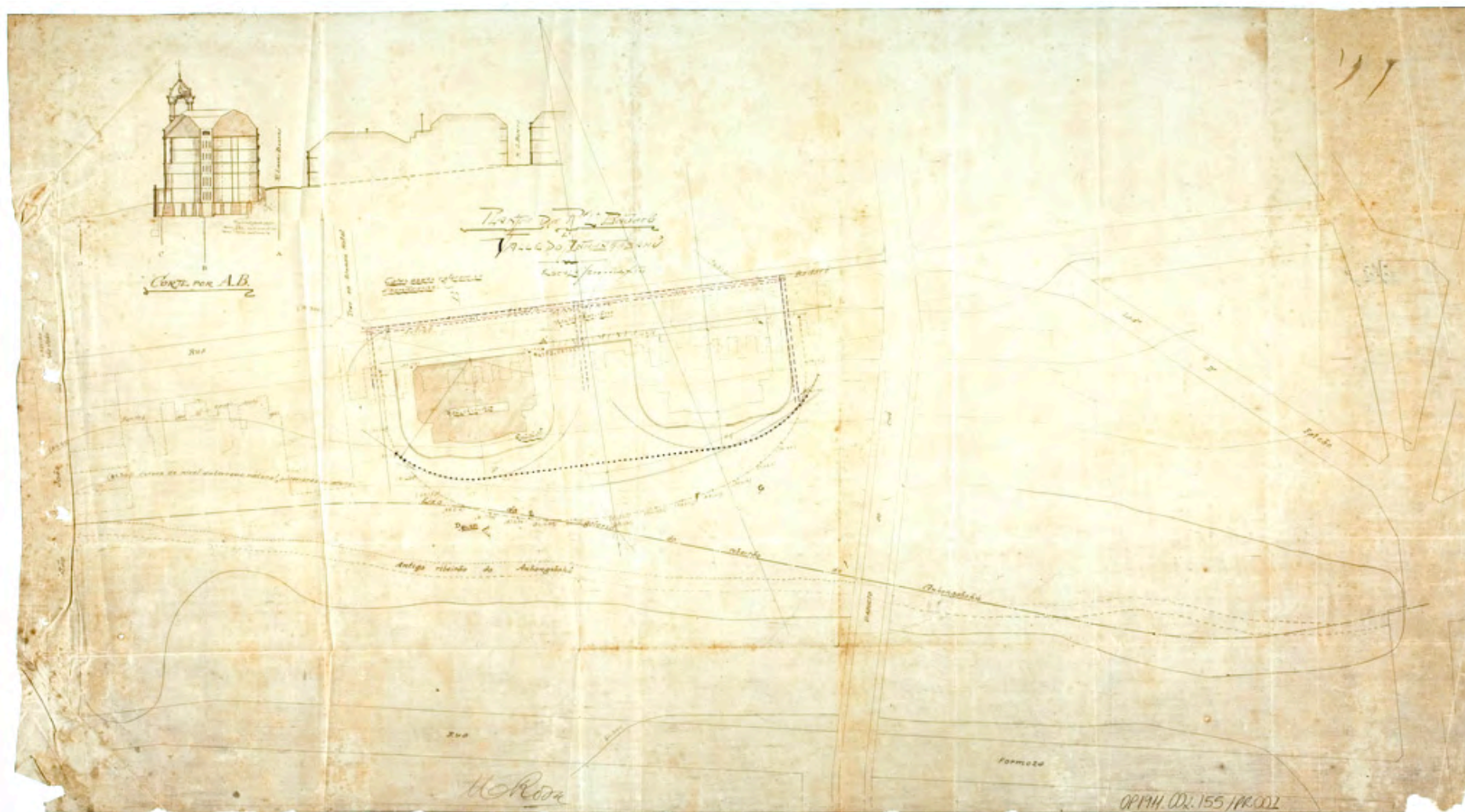


FIGURA 3.92 - Planta da Rua L. Badaró. Vale do Anhangabáhu. Escala 1/500. M. Rosa. Tinta sobre papel-linho, s.d. Acervo AHM.

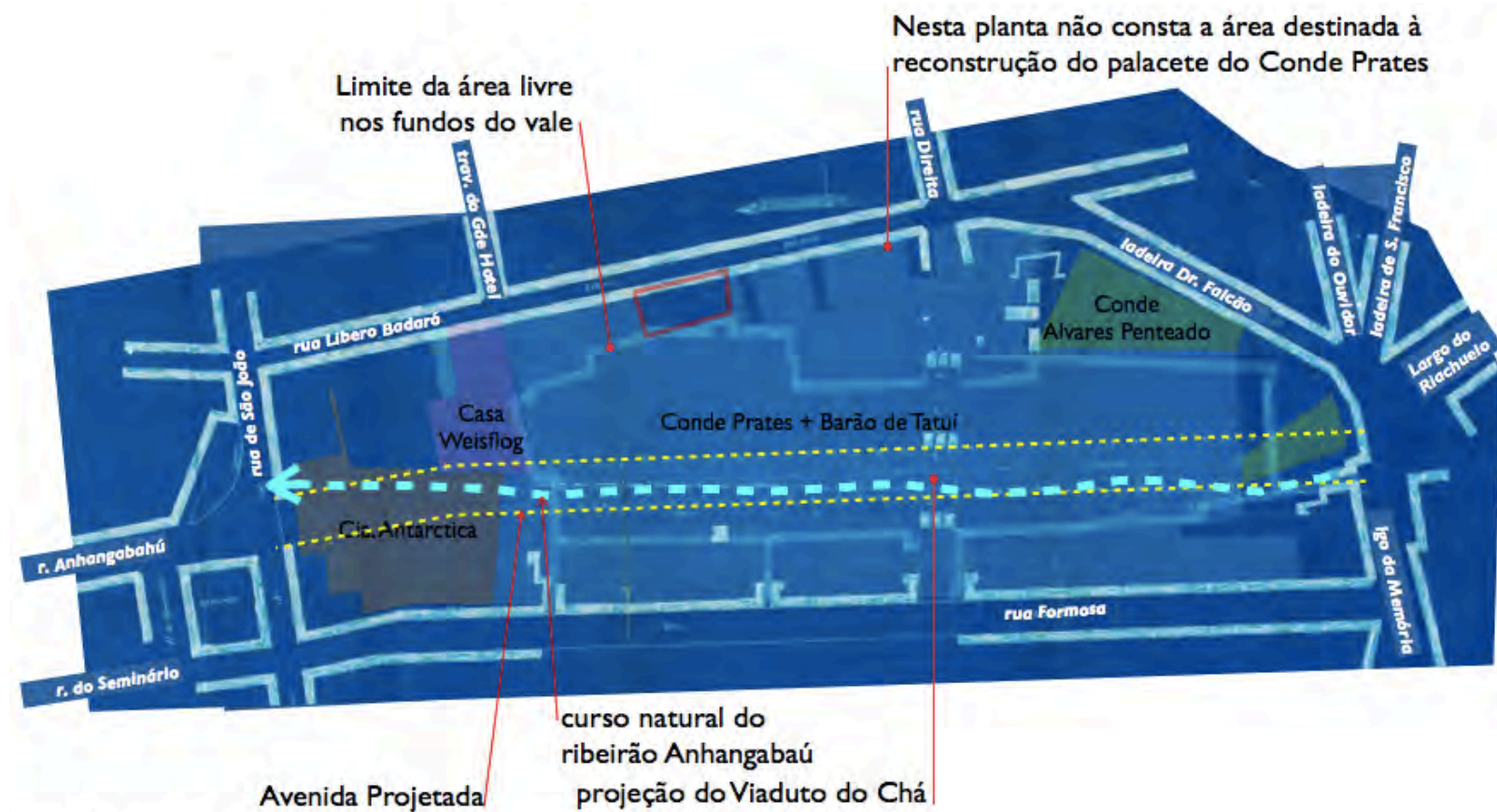


FIGURA 3.93 - Sobreposição da planta cadastral preparada por Telles sobre a planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

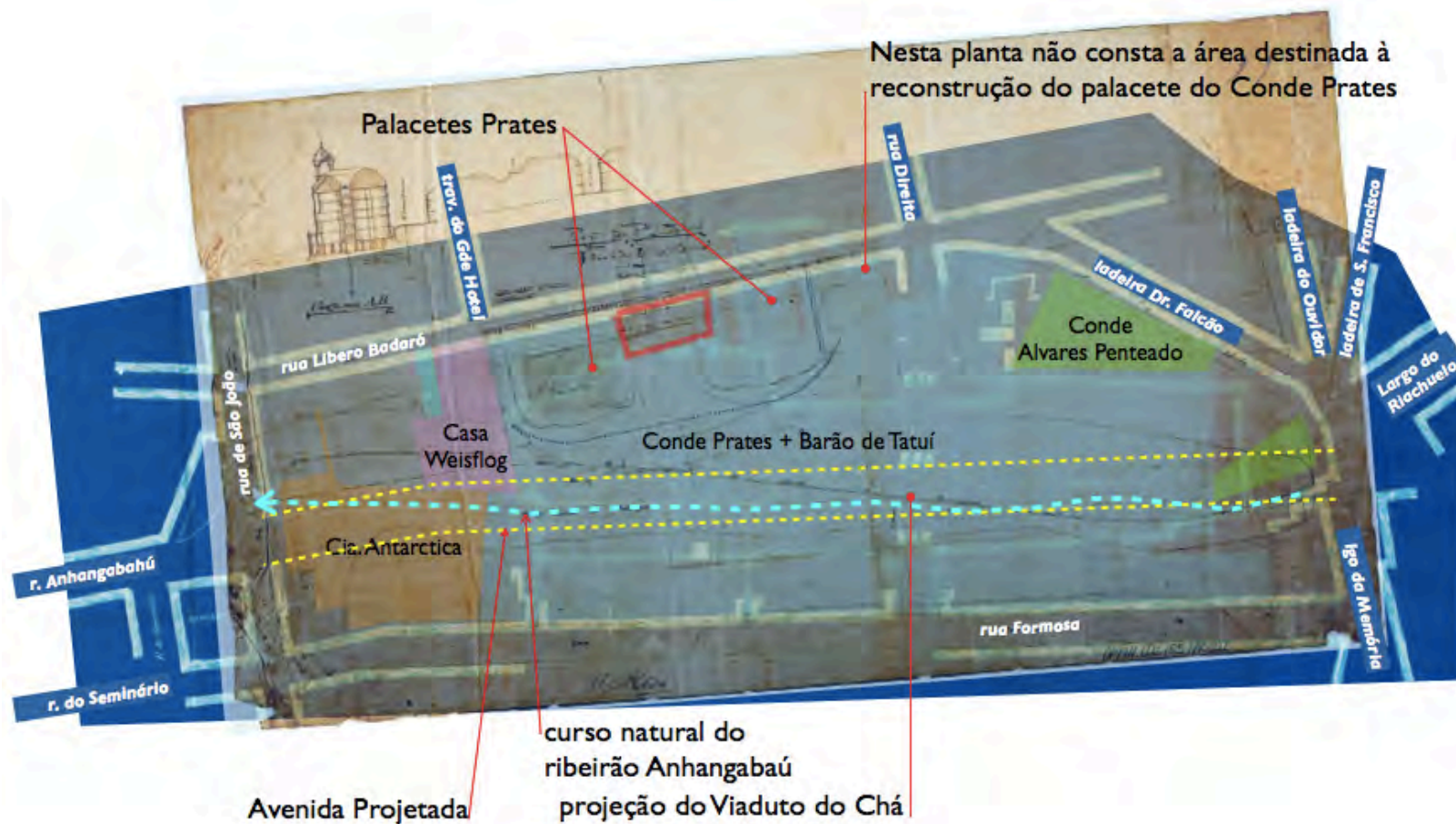


FIGURA 3.94 - Sobreposição do estudo de implantação dos blocos Prates sobre planta cadastral preparada por Telles e a planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

### 3.3.4. ESTUDO PARA IMPLANTAÇÃO DOS PALACETES PRATES, DE 18.FEV.1911 X PROPOSTA SILVA TELLES DE 1907, ADOTADA PELA DIRETORIA DE OBRAS MUNICIPAIS

É Samuel das Neves quem propõe a solução dos blocos separados por um amplo belvedere com vista para o vale. Portanto, reitera-se, tal solução, atribuída a Bouvard, já estava formulada quando o arquiteto francês esteve em São Paulo. Neves trabalha a partir da proposta Silva Telles, adotando a abertura do prolongamento da rua Anhangabaú, com 20 metros de largura, a qual coincidia, na proposta de Telles, com o leito do ribeirão Anhangabaú, em azul claro, FIGURA 3.95.

Provavelmente, Telles pressupunha a abertura da rua por sobre uma galeria que abrigaria o ribeirão, cuja construção já havia sido iniciada, como se viu anteriormente, e que Neves reproduz no desenho de 17 de janeiro de 1911, em tracejado amarelo, FIGURA 3.93. Agora, no estudo de 18 de fevereiro, a galeria do ribeirão Anhangabaú está locada em outra posição conforme o tracejado lilás, FIGURA 3.95, talvez por razões técnicas. Por exemplo, obedecendo à necessidade de declividades mínimas, de modo que extrapolam-se os 20 metros iniciais.

Esta pode ser uma das razões ou, pelo menos, a razão de cunho técnico, para a ampliação da largura da rua a ser aberta, transformando-a em “Grande Avenida”. Na FIGURA 3.96, apresenta-se a sobreposição da avenida projetada à topografia do vale. Possivelmente foi em meio a esses estudos que foi publicada o “Projeto da Secretaria da Agricultura” no Correio Paulistano, em 23 de fevereiro de 1911. Como afirmado, uma hipótese para o alargamento da rua inicialmente proposta pode ser de caráter

técnico: ao implantar-se a galeria do ribeirão Anhangabaú, esta deveria situar-se em área pública, daí a necessidade de ampliação da faixa a desapropriar. O desenho *Planta topographica do valle do Anhangabahú*, base da FIGURA 3.97, feito a partir da mesma matriz do anterior [FIGURA 3.96], foi realizado quando Bouvard já estava em São Paulo e, certamente, foi considerado pelo mesmo para chegar à sua proposta final.

A avenida proposta inicialmente com 20 metros de largura passa, no desenho da FIGURA 3.97, para 60 metros, de modo que a galeria que receberá o ribeirão fica abaixo da avenida. Samuel das Neves busca claramente imprimir uma relação de simetria entre os espaços abertos que bordejariam a nova avenida a ser implantada no fundo do vale, ao mesmo tempo que busca por uma lógica que dê conta de explicar as demolições necessárias para a abertura da praça de Santo Antonio.

Se, enquanto projeto de desenho urbano, sua solução parece interessante porque busca estabelecer relações entre cheios e vazios e de simetria e ordenação geométrica e espacial dentro de uma grande área do centro da cidade, por outro lado, não vai repercutir positivamente porque aparentemente não contempla os interesses do Conde Álvares Penteado, um dos grandes proprietários da região e interessado diretamente na valorização imobiliária decorrente dos “Melhoramentos” em curso. Nessa solução, os grandes prejudicados são a Companhia Antártica e o Conde Penteado, que perde todos os seus terrenos junto ao largo da Memória.



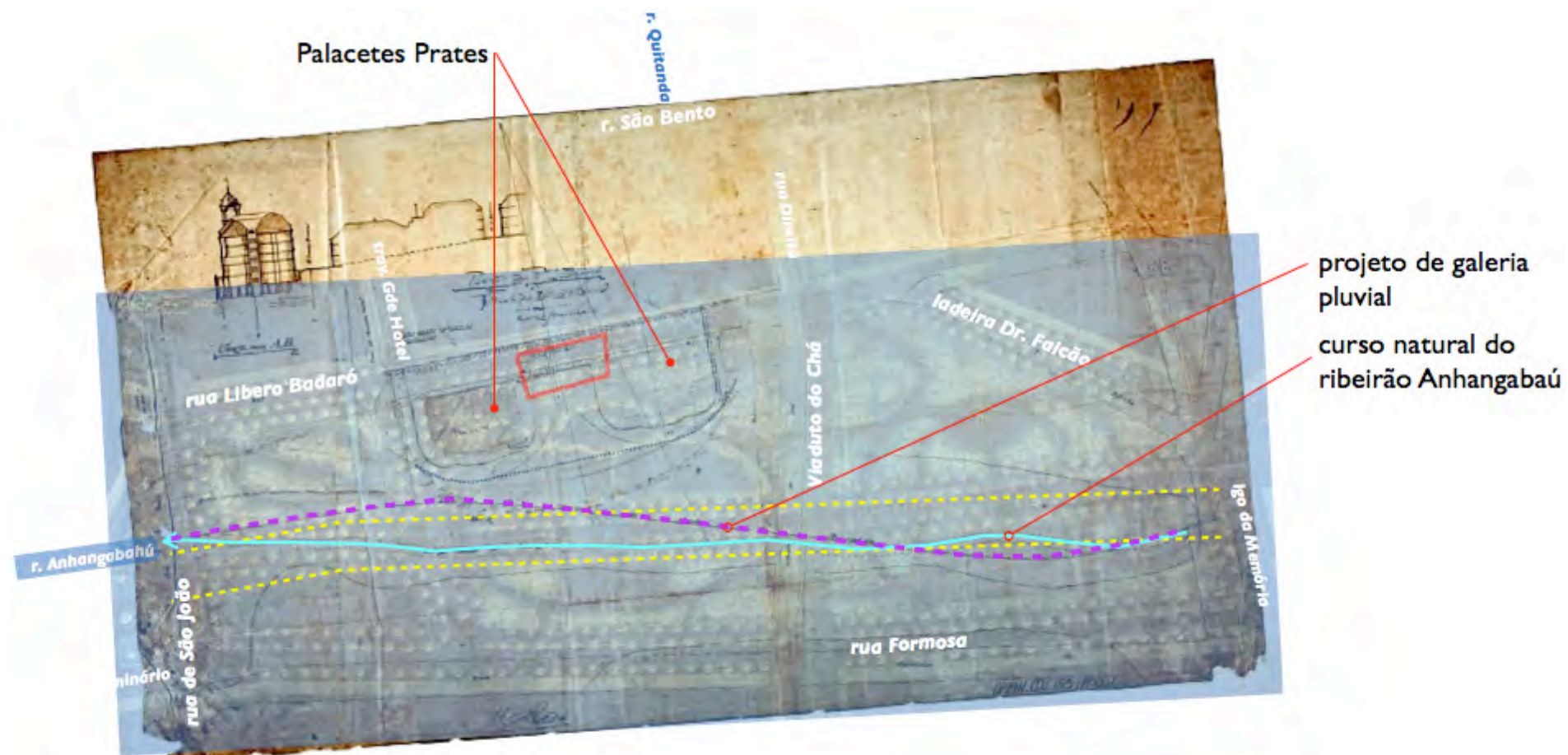


FIGURA 3.95 - Sobreposição do estudo de implantação dos blocos Prates, 1911, sobre projeto de parque preparado por Telles, 1907.. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

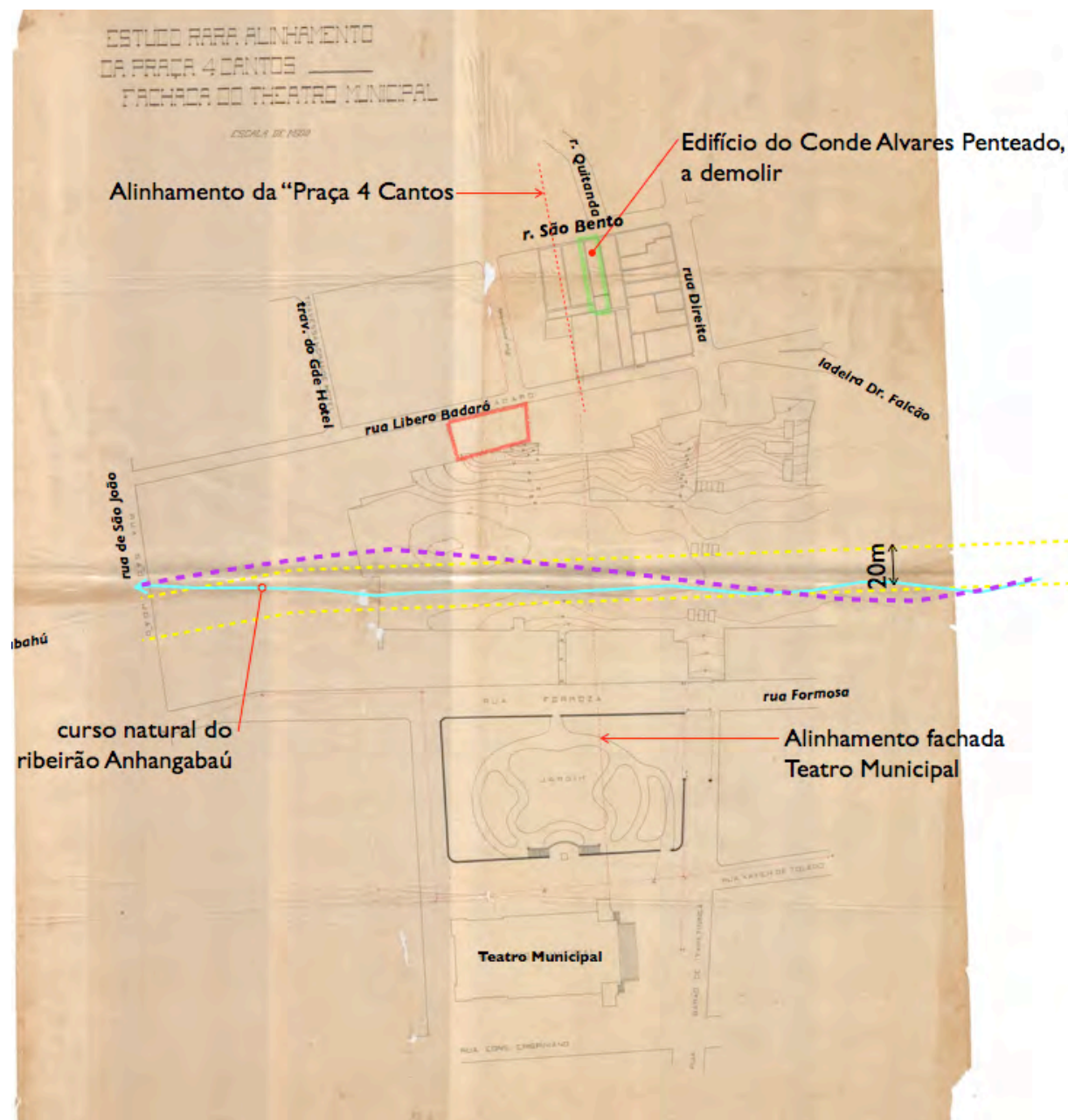


FIGURA 3.96 — Sobreposição do projeto de avenida de Samuel das Neves, sobre *Estudo para alinhamento da praça 4 cantos*, autoria Samuel das Neves, s.d. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.

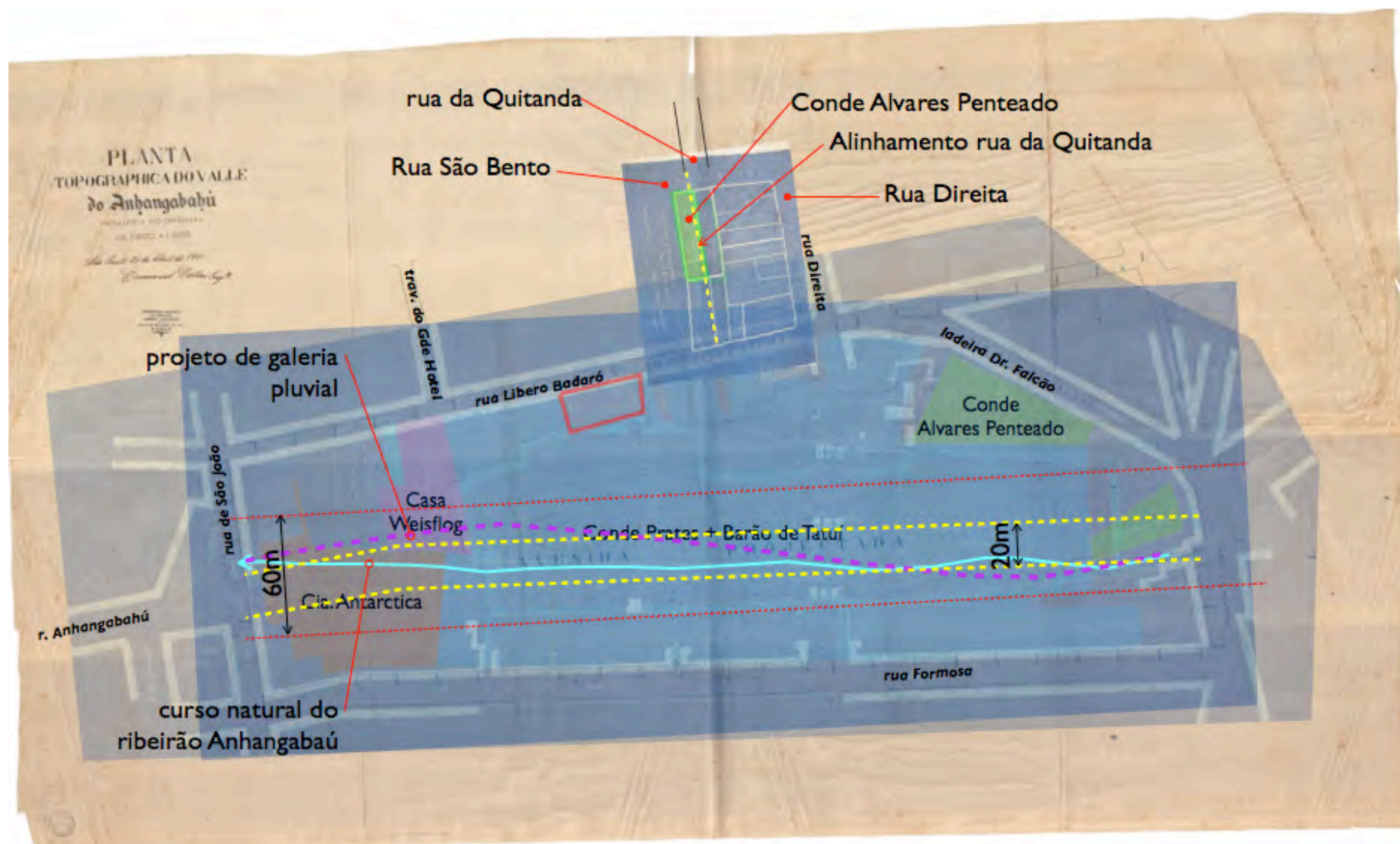


FIGURA 3.97 - Sobreposição do projeto de avenida de Samuel das Neves, sobre Planta topographica do valle do Anhangabahú, de autoria de Samuel das Neves, s.d., e planta de aproveitamento dos baixos do viaduto, também de Samuel das Neves. Acervo Biblioteca FAUSP. Reprodução FAUSP, 2011/ Acervo AHM, Foto da autora, 2011.

Não há dúvida de que o Plano Bouvard teve caráter conciliatório, mas não exatamente do modo apontado pela historiografia até o presente momento. Àquela altura, os estudos para a implantação dos palacetes Prates estavam bem adiantados, e pareciam ser a solução para o impasse relativo ao novo alinhamento da rua Líbero Badaró. Com essa solução estudada por Samuel das Neves, o Conde de Prates teria preservados a maior parte dos terrenos de sua propriedade no vale do Anhangabaú e estaria em conformidade com a legislação aprovada em 1910, as Leis ns. 1331 e 1361. No entanto, o parque vislumbrado pelo vereador Silva Telles, em 1906, não seria realizado.

Examine-se agora o Plano Freire-Guilhem, para que se possa evidenciar as diretrizes e eventuais desdobramentos de cada plano e, em seguida, a solução proposta por Joseph Bouvard.

### 3.3.5. 1910-1911 – FREIRE-GUILHEM: O SEGUNDO PLANO DA DIRETORIA DE OBRAS MUNICIPAIS

#### 3.3.5.1. A PROPOSTA FREIRE-GUILHEM

O chamado Plano Freire-Guilhem é um desenvolvimento do Primeiro Plano da Diretoria de Obras [FIGURA 3.54] que, como visto, foi originalmente formulado para atender ao disposto nas Indicações n. 147 de 1906<sup>474</sup>, n. 106 de 1907<sup>475</sup> e outra mais anterior, nº 30 de 1904<sup>476</sup>. O plano que agora se examina poderia, assim, ser chamado de Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais, mas preferiu-se continuar com a nomenclatura já estabelecida, principalmente porque entende-se, pelo teor das adições e alterações que introduz, que Victor da Silva Freire passa a ser o principal protagonista da defesa da implantação de um parque no vale do Anhangabaú. No entanto, como se verá, esse novo protagonismo traz nova orientação para o que se propõe e, se o plano passa a ter um caráter mais geral, ampliando a área de intervenções, também passa a ser orientado muito mais pelo aspecto da circulação viária. Isso se explica pelo interesse pessoal de Victor da Silva Freire sobre o tema<sup>477</sup>.

<sup>474</sup> Indicação nº147, de 1906, Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensáveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá, p. 126-128.

<sup>475</sup> Indicação nº106, de 1907, Indicamos que a Prefeitura mande proceder ao prolongamento da rua Anhangabahu até ao largo da Memoria, submetendo em tempo á Camara para esta deliberar a respeito o respectivo orçamento., p. 48

<sup>476</sup> Indicação nº30, de 1904, Indico que o sr. prefeito mande proceder aos necessarios estudos, informando a esta Camara, sobre quaes as desapropriações precisas e mais obras complementares, afim de que a travessa do Grande Hotel seja prolongada até a rua Formosa., p. 35

<sup>477</sup> Exhaustivamente discutido por Simões Jr. Ver, a esse respeito, José Geraldo SIMÕES JR., O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo, 1990; \_\_\_\_\_, Anhangabaú; \_\_\_\_\_, O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da Primeira República, 2007; José Geraldo SIMÕES

O que o desenrolar dos fatos indica, é que esse Segundo Plano, encaminhado ao Governo Estadual em 3 de janeiro de 1911, incorporou alterações que respondessem à tensão surgida, já em 1907, entre aqueles que defendiam a abertura de uma “Avenida Central” como prolongamento natural da avenida Brigadeiro Luiz Antonio e os que defendiam que a “Grande Avenida” fosse aberta no perímetro do “triângulo”, a partir do alargamento da rua Líbero Badaró. Tais visões, aparentemente eram defendidas respectivamente pelo Governo estadual e pela municipalidade. No entanto, o que surge do exame das informações relativas ao desenrolar do debate, à época, nos Anais da Câmara Municipal e notícias veiculadas em jornais, é que essas duas opções de intervenção no triângulo atendiam a interesses conflitantes, defendidos por alguns vereadores e pela Diretoria de Obras Municipais e, de outro lado, o Conde de Prates e um segundo grupo de vereadores ligados à ele.

O Segundo Plano, ou Plano Freire-Guilhem, conformava-se às ideias do Diretor de Obras Municipais, o engenheiro Victor da Silva Freire, quanto à implantação de um perímetro de circulação no entorno do triângulo histórico. Tais ideias repercutiam teorias que vinham sendo elaboradas principalmente nos países germânicos. Simões Jr.<sup>478</sup> discute detalhadamente a filiação teórica de Freire, a partir de sua formação acadêmica, de suas leituras e sua presença em diversos congressos que vinham sendo organizados sobre a matéria e que, enfim, promoviam a difusão de tais ideias.

JUNIOR, A urbanística germânica (1870-1914). Internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro, 2008 *ibid.*; José Geraldo SIMÕES JR., A urbanística germânica e sua influência na construção dos paradigmas do urbanismo no Brasil (1870-1920), 2009

<sup>478</sup> \_\_\_\_\_, *Anhangabau*

Não é escopo da presente pesquisa discutir, aprofundar ou revisar essa temática, quanto à formação de Victor da Silva Freire. Interessa, no entanto, confrontar as ideias que estavam sendo trazidas à luz, através das diversas propostas encaminhadas quer à Câmara Municipal, quer ao Congresso Estadual. Como Morse<sup>479</sup> já colocara e Bernardini<sup>480</sup> recupera, havia, nesse momento, uma superposição entre as atribuições e responsabilidades do Estado e Município que acabaram por criar entraves à implementação uma política de obras mais consistente na capital paulista. Além disso, pesavam também preocupações políticas:

O interesse do governo estadual pelos assuntos de alguns municípios colocava-o à frente das intervenções. Santos, Campinas e São Paulo, como centros estratégicos da política regional do governo estadual, seriam controlados pelo PRP e o mecanismo de troca de voto, diferentemente de outros municípios, cujo controle sobre as Câmaras era mais direto, através das Comissões Executivas do Partido. A tonalidade do interesse era proporcional à importância econômica que cada municipalidade tinha e o controle político de cada uma delas expressava-se no grau de intervenção do governo estadual. Mas este tipo de interesse não era uma novidade do governo republicano. A República só permitiu que as bases institucionais para que isso ocorresse fossem consolidadas. Em 1870, por exemplo, metade do orçamento da província foi gasto com o embelezamento da cidade de São Paulo, demonstrando o interesse do governo provincial em desenvolver a capital paulista como elo do desenvolvimento estadual (BERNARDINI, 2003: 39). Com a consolidação republicana e o aumento da importância das localidades com a urbanização e desenvolvimento das atividades comerciais e industriais, era inevitável que as respectivas Intendências passassem a receber maiores demandas, contribuindo para que muitas das atribuições passassem a ser concorrentes entre o estado e os municípios. Ainda que estes continuassem a ter as

<sup>479</sup> Richard M. MORSE, *De comunidade a metrópole*. Biografia de São Paulo

<sup>480</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*.

mesmas funções que tinham desde a promulgação da<sup>481</sup> Constituição Imperial de 1828, ganhariam novas funções, como o abastecimento de água, esgotos, iluminação pública, irrigação de ruas e extinção de incêndios, serviços telefônicos e telegráficos, veículos e meios de transporte, hospitais e socorro a indigentes, cemitério, higiene e limpeza urbana. Muitas delas concorriam com as atribuições do governo estadual, como o abastecimento de água, coleta de esgotos, limpeza urbana, meios de transporte e iluminação pública. Mas por força da capacidade de investimentos, foram funções exercidas principalmente pelo estado<sup>482</sup>.

Nesse contexto, além de suas preocupações de caráter técnico, Victor da Silva Freire também procurava atender às demandas da esfera municipal. Por seu turno, como se viu, Luís Bueno de Miranda apresentara suas ideias ao Secretário Estadual da Agricultura, Pádua Salles<sup>483</sup>, que foram encampadas pela Secretaria de Agricultura e, ao que tudo indica, vistas pelo Conde de Prates como ideais para contemplar os seus interesses particulares e formarem o contraponto para o plano organizado pela Diretoria de Obras Municipais.

Assim, a presente pesquisa entende que a análise dos vários projetos e propostas apresentadas não pode somente considerar o seu grau de aprofundamento técnico ou o grau de erudição daqueles que estavam a propô-las. Caso esse seja o único critério a ser considerado, corre-se o risco de desqualificar propostas que mostravam-se absolutamente engajadas no debate sobre o destino das áreas centrais da cidade. Do ponto de vista desta pesquisa, interessa entender a conjugação de influências que as diversas

propostas catalizavam, e que somavam-se, eventualmente, a teorias que lhes dessem suporte.

Se é notável o preparo teórico do Diretor de Obras Municipais quando se examina o conjunto de propostas surgidas entre o fim de 1910 e o início de 1911, pois, de fato, sua proposta é munida de uma “visão de conjunto”<sup>484</sup>, há que se reiterar que suas soluções contemplam prioritariamente a resolução de problemas de circulação, em detrimento de outras categorias de intervenção. Mesmo quando o Diretor de Obras Municipais refere-se a soluções de estética urbana, seu olhar parte *do e para* o arranjo do sistema viário.

Veja-se, para tanto, a introdução do plano apresentado à Câmara Municipal pela Diretoria de Obras no início de 1911, sob o título *Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo*<sup>485</sup>. Ao longo do texto, as preocupações do Diretor de Obras Municipais com relação ao “desafogo do centro” e à boa circulação viária estão sempre enfatizadas. A brochura de 19 páginas abriga, na verdade, três textos.

O primeiro é a apresentação do trabalho, dirigida à Manoel Joaquim de Albuquerque Lins, Presidente do Estado. É assinada pelo Prefeito Municipal, Antonio Prado, em 3 de janeiro de 1911. O segundo texto tem o mesmo caráter, desta vez dirigido ao Prefeito e assinado pelo Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, em 30 de dezembro de 1910. Finalmente, o terceiro texto, datado de 5 de dezembro de 1910, é o próprio plano, assinado por Eugênio Guilhem e dirigido a seu Diretor, Victor Freire.

<sup>481</sup> Ibid., p. 73-74.

<sup>482</sup> Ibid., p. 74.

<sup>483</sup> Bernardini afirma: “O fato desta Secretaria conjugar assuntos ligados à agricultura e, ao mesmo tempo, obras públicas urbanas, indica a interação direta entre cidade e campo – ambos espaços de complementaridade das atividades econômicas do complexo cafeeiro, mesmo porque, mais de dois terços da população residia nas áreas rurais.” In: *ibid.*, p. 54.

<sup>484</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

<sup>485</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, 1911.*

Assim, verifica-se que o documento tem um percurso dentro da administração pública municipal e provavelmente sua gestação iniciou-se em 1907. Naquele momento, como já visto, o Primeiro Plano da Diretoria de Obras incorporava as preocupações de Silva Telles e outros vereadores, apresentadas à Câmara na forma de Indicações. O desenvolvimento dos fatos, ou seja, do grande debate entre todos os interessados na transformação do centro da cidade, culminou, da parte da Prefeitura, na organização do plano ora em exame e com sua apresentação ao Presidente Albuquerque Lins, em janeiro de 1911, quando Antonio Prado deixava a Prefeitura de São Paulo. Este seria, então, do ponto de vista desta pesquisa, o Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais. Sua análise será feita em partes, seguindo a ordem cronológica dos fatos, ou seja a apresentação do plano a Victor da Silva Freire, a Antonio Prado e, finalmente, à Albuquerque Lins.

Em 5 de dezembro de 1910, exatas três semanas depois que Alexandre Albuquerque e outros empresários apresentaram seu projeto à Câmara — apreciado há pouco — Eugenio Guilhem oficia a entrega do Segundo Plano da Prefeitura ao seu diretor, Victor da Silva Freire. Diz o documento:

Prefeitura Municipal. Directoria de Obras.

S. Paulo, 5 de Dezembro de 1910.

Sr. Director

Quem observa o movimento da capital verifica que o denominado «triangulo central» é o ponto de attracção de quasi toda a circulação urbana e que, com excepção apenas de algumas ruas, nos arredores das estações de estradas de ferro, não ha, na cidade, transito apreciavel que denote a importancia do progresso e do desenvolvimento commercial e industrial de S. Paulo<sup>486</sup>.

Como já afirmado, o plano parte da constatação da dificuldade de circulação no triangulo central. Não há menção à outras dimensões que poderiam — e serão — contempladas, referentes à estética urbana.

Pela sua posição entre os valles do Tamanduatehy e do Anhangabahú, ao longo da estreita encosta que forma a linha de separação dessas duas depressões topographicas, conservou o «triangulo», **sem possibilidade de dilatação plana e sem alteração de superficie**, o espaço que cobria no começo do seculo passado<sup>487</sup>.

Desde muitos annos, a Municipalidade e a iniciativa particular se preocuparam com os inconvenientes de uma situação cada dia mais aggravada pelo augmento sempre crescente da circulação, procurando afastar do centro parte do movimento, quer pela execução de obras - viaducto do Chá e de Santa Ephigenia - que eliminassem as difficuldades de expansão proveniente da **solução de continuidade**<sup>488</sup> criada pelo valle do Anhangabahú, que separa a nossa «city» de **zonas planas, niveladas e proprias para constituirem outros pontos de movimento**, quer pela concessão de prerogativas [sic] particulares e favores dados aos proprietários que consentissem em erigir na rua Barão de Itapetininga predios de andares, destinados ao commercio varejista de certo luxo e importancia. A lei de favores<sup>489</sup>, votada nesse sentido, **não produziu o effeito que se tinha em mira**.<sup>490</sup>

De fato, a cidade crescera enormemente. A maior dinâmica comercial advinda da produção e circulação cafeeira e industrial ocupava a mesma área há muito tempo, o chamado “triângulo”. Note-se, no entanto, que a situação originalmente privilegiada da colina, isolada pelas várzeas do Tamanduateí e Anhangabaú, é agora considerada como um entrave à expansão do centro. Mais ainda, deseja-se a “dilatação plana”, em nível, da

<sup>487</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>488</sup> V.er nota [327](#).

<sup>489</sup> Lei Nº1079, de 1º de abril de 1908, Isenta de imposto o primeiro grande hotel que fôr montado de accôrdo com a presente lei.

<sup>490</sup> \_\_\_\_\_, Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 9-10. — grifo nosso.

<sup>486</sup> Ibid., p. 9.

área central da cidade. Ou seja, negam-se as origens coloniais não só pelo aspecto das antigas construções mas também pelo desejo de supressão da topografia original do sítio.

O viaducto de Santa Ephigenia resolve em parte o problema, não do transitio pelo triangulo, mas sim o da descongestão do ponto mais embaraçado da cidade, — o cruzamento das ruas São Bento e Direita — desviando por outra zona grande numero de bondes e vehiculos que circulam pelo viaducto do Chá<sup>491</sup>.

Essa solução — que devia ser completada mais tarde pelo prolongamento da rua da Boa Vista até ao largo do Palacio, por meio de uma passagem superior sobre a ladeira João Alfredo — desafoga, sem duvida, o centro, mas não lhe dá a dilatação de que tanto precisa<sup>492</sup>.

O viaduto da rua Boa Vista, proposto anos antes, ainda continua sendo considerado e é incorporado ao projeto da Diretoria de Obras Municipais desde sua primeira versão, em 1907. É opinião unânime de todos os projetos apresentados até então que deva ser implantado.

Para que seja pratica e de resultado immediato, **essa dilatação deve ser planejada supprimindo qualquer solução de continuidade, assim como a diferença de nivel de certo valor, entre a actual zona de movimento e os novos pontos de expansão.**<sup>493</sup>

O que se pretendia, portanto, era o aumento da área plana que pudesse abrigar as atividades comerciais. Há, ao que parece, uma distinção qualitativa entre tipos de atividades e sua localização, que poderia sugerir a continuidade das especializações das espacialidades coloniais. Se Morse fala da persistência da ideia da “praça central”<sup>494</sup> numa ambiência urbana mais

complexa, parece que há no discurso da Diretoria de Obras, também a persistência ou permanência da ideia de que atividades tradicionalmente consideradas mais nobres — ligadas à administração pública, por exemplo — estivessem localizadas no alto da colina e aquelas de natureza menos nobre, devessem se desenvolver junto às áreas baixas da cidade — o pequeno comércio, por exemplo. Isso transparece no apelo “pela concessão de prerogativas” [sic] àqueles que se dispusessem em construir “prédios de andares, destinados ao commercio varejista de **certo luxo e importancia**”<sup>495</sup>

A título ilustrativo e para reforçar a argumentação acima quanto à permanência desse costume colonial, traz-se o exemplo da troca de nomes entre as ruas Vasco da Gama e D. Antonia de Queiroz, regularizada pela Lei 934, de 28 de agosto de 1906. Diz a Lei: “a rua D. Antonia de Queiroz, no distrito do Braz” — em terras baixas —, “passa a denominar-se ‘rua Vasco da Gama’, passando a rua deste nome, no distrito da Consolação” — em terras altas, arejadas —, “a denominar-se ‘rua D. Antonia de Queiroz’”<sup>496</sup>. A elite não poderia se fazer presente, mesmo *post mortem*, nas terras baixas e insalubres do Brás, um bairro popular. Vasco da Gama estaria mais acostumado a tratar com o “gentio”...

Continuando a apreciação do texto,

Nesse sentido a Directoria de Obras organisou um projecto cuja execução, facilmente realisavel no curto periodo de 3 a 4 annos, **do momento que a Municipalidade conte com o auxilio do Estado**, deve transformar o aspecto acanhado da nossa «city», dilatar-lhe os horizontes e a zona commercial, assim como diminuir; durante longos annos, a congestão de movimento que se nota agora, embora continuem a crescer

491 Ibid., p. 10.

492 Ibid.

493 Ibid., p. 10-11. — grifo nosso.

494 Richard M. MORSE, De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo, p. 253.

495 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 10-11. — grifo nosso.

496 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei N°934 de 28 de agosto de 1906, Denomina "Vasco da Gama" a rua D. Antonia de Queiroz...



rapidamente — como crescem hoje — o progresso e a actividade da capital<sup>497</sup>.

É claro que a Diretoria de Obras Municipais conta com o aporte da verba vinda do Governo Estadual e essa é uma das razões pelas quais o projeto é encaminhado a Albuquerque Lins. A outra razão, evidentemente, era assegurar que esse fosse o projeto adotado, pois Samuel das Neves entregaria seu projeto a Padua Salles no dia 7 de dezembro ou seja, antes que a Diretoria de Obras Municipais pudesse encaminhá-lo ao secretário da Agricultura.

Deste ponto em diante, passa-se à descrição do plano, propriamente dito. Sua apreciação será feita em dois movimentos, isto é, primeiramente, as intervenções propostas serão consideradas a partir do exame da planta. Em seguida, as mesmas serão consideradas a partir do exame da perspectiva que a acompanha. Este cuidado deve-se à inconsistência observada entre o que se apresenta em ambas.

\*\*\*

O plano consiste em alargar e **nivelar** a rua Libero Badaró de ponta a ponta; alargar a rua S. João até Conselheiro Chrispiniano, **nivelando o seu centro por meio de um viaducto que ligue o largo do Paysandú com a praça Antonio Prado; prolongar a 11 de Junho** [atual D. José de Barros] **até encontrar Santa Ephigenia,**...<sup>498</sup>

No trecho acima, quanto à ligação entre os largos do Paiçandu e Santa Efigênia, convém observar que não se trata de ideia original. Ao

contrário, a proposição retoma o Projeto n. 19 de 2 de julho de 1902<sup>499</sup>, incorporando-a ao plano.

...Conceição [atual Cásper Líbero] e o viaducto actualmente em construção; prolongar Libero Badaró, na direcção de Santo Amaro e Brigadeiro Luiz Antonio, **cortando em curva as encostas por onde descem as ladeiras**, do Ouvidor, S. Francisco e Riachuelo, até alcançar nesse rumo a cota do ponto de partida; **rematar essas grandes linhas com a execução do ajardinamento - já aprovado pela Camara da zona do valle do Anhangabahú**, limitada pelas ruas Libero Badaró, S. João, Formosa, largos da Memoria e Riachuelo, ladeira dr. Falcão;...<sup>500</sup>

Apesar de aprovado desde a Lei n. 1331 e ratificado pela Lei n. 1361, a ideia original expressa no Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, de 1907, é abandonada. Note-se que não há menção ao alargamento das vias lindeiras ao futuro parque, mas somente à rua Líbero Badaró. Quanto à extensão dessa rua até a rua de Santo Amaro, o que se verá é que também essa proposição é abandonada após a passagem de Bouvard por São Paulo, provavelmente porque a abrupta descida ao fundo do vale do ribeirão Itororó e a retomada em subida íngreme em direcção à dita rua de Santo Amaro tornava o percurso inviável aos bondes, além de reproduzir a “montanha russa”<sup>501</sup> que Victor da Silva Freire queria evitar na confluência da rua de São João e Líbero Badaró. A solução para essa dificuldade será exposta no Capítulo 4, quando se examinar o que propunha o Plano Bouvard para a área do Centro Cívico.

<sup>497</sup> \_\_\_\_\_. , Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 11. — grifo nosso.

<sup>498</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>499</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), 23ª sessão ordinária de 2 de julho de 1902, PROJECTO N. 19 As commissões de Obras, Finanças e Justiça, julgando de necessidade o prolongamento da rua Onze de Junho, afim de ligar o largo deo Paysandú ao de Santa Iphigenia, facilitando o transito...

<sup>500</sup> \_\_\_\_\_. , Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 11. — grifo nosso.

<sup>501</sup> O Estado de S. Paulo, 22.fev.1911

...finalmente, alargar a travessa do Grande Hotel, que **ficará de nível, com a rua de S. Bento**, e reservar na rua Direita, defronte á igreja de Santo Antonio o espaço suficiente para a formação de um largo, cuja base apoiaria em uma recta que seria o prolongamento do edificio da Sorocabana Railway Company, na rua da Quitanda<sup>502</sup>. [FIGURA 3.98]

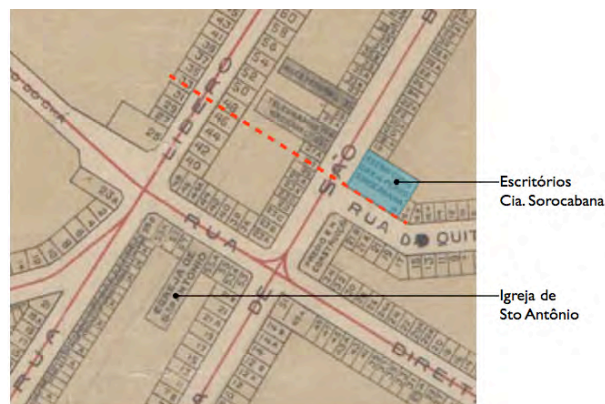


FIGURA 3.98 - Delimitação do largo a criar segundo o Plano Freire-Guihem. Em azul, a localização do edifício d3 Sorocabana Railway Company, que serviria de baliza para o alinhamento da face norte da praça proposta. Base: Planta cadastral da cidade de São Paulo, c.1910. Coleção J. B. C. Aguirra, acervo Museu Paulista da USP.

O texto considera o alargamento de trecho da rua Direita para a implantação da praça de Santo Antônio até o alinhamento norte da rua da Quitanda, de modo que, se o Conde Penteadado perde parte de seu imóvel [FIGURA 3.99], poderá reconstruí-lo voltado para a nova praça, como de fato ocorreu e lá ainda está o edifício Lutécia, como testemunho dessa operação [FIGURA 3.100].

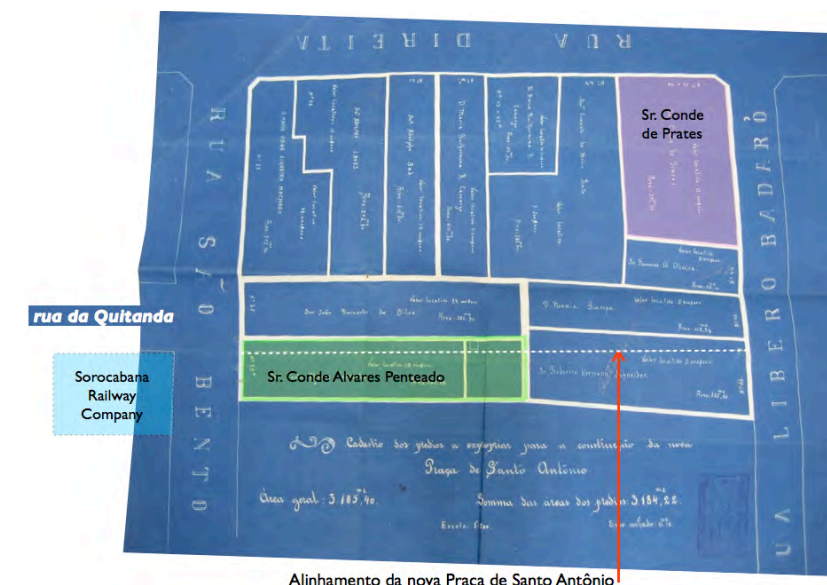


FIGURA 3.99 - Cadastro dos prédios a expropriar para a construção da nova Praça de Santo Antônio. Escala: 1:200. Delimitação do largo a criar segundo o Plano Freire-Guihem. Em azul, a localização do edifício da Sorocabana Railway Company. Em verde, o imóvel de propriedade do Conde Alves Penteadado, parcialmente desapropriado. Em rosa, o Palacete Tatuy, mais um dos imóveis pertencentes ao Conde de Prates desapropriados pelos Melhoramentos de São Paulo. Acervo FAUUSP.

Novamente, o Plano Freire-Guilhem retoma proposição anterior. Era consenso desde o final do século anterior, que se deveria abrir o largo de Santo Antônio, atual Praça do Patriarca. Um dos primeiros a defender essa ideia foi Adolpho Augusto Pinto, como já se viu. Portanto, esta também é uma ideia anterior que foi incorporada aos planos organizados em 1910.

502 \_\_\_\_\_, *Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal*, p. 11-12. — grifo nosso. A sede da Sorocabana ficava na esquina onde, no térreo, havia a famosa Casa Fretin, segundo se apurou em consulta a carta cadastral da cidade de São Paulo, elaborada por volta de 1910, provavelmente pelo Escritório Técnico Samuel das Neves.



FIGURA 3.100 - São Paulo - Brazil - Praça do Patriarca. No destaque, o Edifício Lutecia. Cartão-postal, 1925. [e-bay]

Na leitura da planta [FIGURA 2.101], constam os alargamentos da rua Líbero Badaró, de São João, da ladeira Dr. Falcão e travessa do Grande Hotel, incluindo, ainda e apesar de não constar no texto, a ampliação do atual largo do Café, promovendo a articulação entre a travessa do Grande Hotel e a rua 15 de Novembro, esta também alvo de retificações.

Outras operações que não são contempladas no texto mas estão definidas na planta são o alargamento da rua Cristóvão Colombo, em continuação à avenida Luiz Antonio; a retificação da rua da Boa Vista, abrindo todo o lado Leste do largo de São Bento e, portanto, ampliando-o.



FIGURA 3.101 - Original e cópia da planta do Plano Freire Guilhem. Planta geral. Fontes: Acervo FAUUSP e SÃO PAULO (MUNICÍPIO). Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 1911, [s.p.]. Acervo Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo.

O mesmo parece estar previsto na outra extremidade da rua da Boa Vista: a retificação do lado Oeste do largo do Palácio, operação forçada para se preservar a continuidade do eixo do viaduto proposto. Essa operação abre um grande espaço livre que conecta o largo do Palácio ao novo largo da Sé, também ampliado e cuja nova configuração à essa altura já estava praticamente definida com a Cúria, embora não tenha sido a situação definitiva. Isso está melhor detalhado na “Planta do prolongamento da rua da Boa Vista até o largo do Palácio”<sup>503</sup>, que integra o plano [FIGURA 3.102].

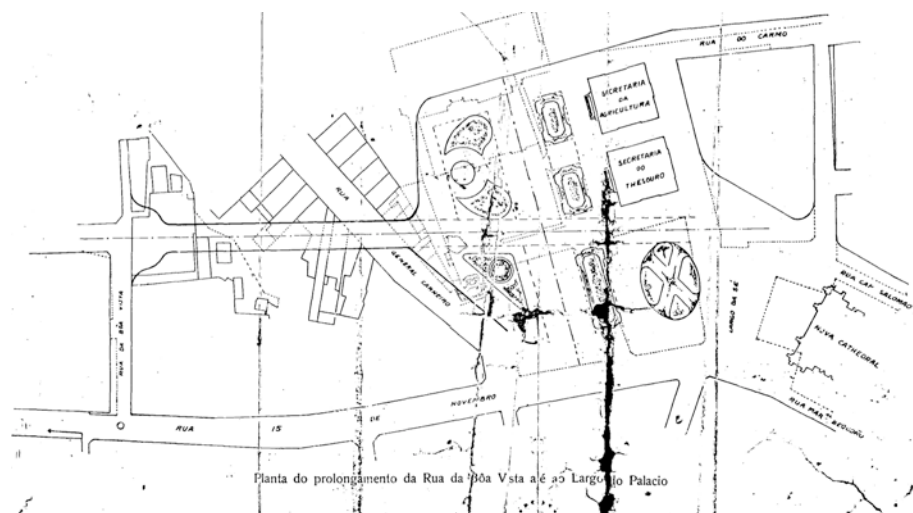


FIGURA 3.102 - *Planta do prolongamento da rua da Boa Vista até o largo do Palácio.* Fonte: SÃO PAULO (MUNICÍPIO). Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 1911, [s.p.]. Acervo Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo.

Ao contrário da proposição de Luiz Bueno de Miranda, a Diretoria de Obras Municipais propõe a ligação da avenida Luiz Antonio com a rua Líbero Badaró. Esta operação demanda o aproveitamento, com alargamento

e retificação, da rua Santo Amaro e a extinção da rua do Ouvidor. Também essa solução será preterida por uma variante, como se verá mais à frente.

Os aspectos concernentes à circulação e ligações entre a área central e outras áreas da cidade são explicitadas por Simões Jr.<sup>504</sup>. Convém observar, no entanto, que a afirmativa de que a intenção do projeto apresentado “era permitir que o plano de Telles assumisse uma dimensão maior” resolvendo-se os problemas de circulação e adequando “a fisionomia da cidade à sua condição de próspera capital comercial”<sup>505</sup>, é questionável, na medida que o vereador, ao observar e chamar à atenção para as condições precárias em que se encontravam as regiões do Brás e Mooca, propunha explicitamente a inclusão dessas áreas — e sua população — no círculo virtuoso de crescimento da capital, o que não é considerado pelo plano da Diretoria de Obras Municipais. Portanto, tal afirmativa perde sua validade, já que o plano em questão não contempla todos os aspectos da proposta de Silva Telles. Mesmo na área do Anhangabaú, o plano contempla tão-somente o ajardinamento da vale e não mais a abertura da avenida que ligaria a rua de São João ao largo do Riachuelo, como queria Silva Telles.

A visão geral, isto é, a “visão de conjunto” atribuída à Victor da Silva Freire precisa, portanto, ser matizada: a elaboração do Plano Freire-Guilhem se dá a partir da reunião e concatenação de várias ações pontuais, muitas delas já em curso: as Leis n. 1331 e 1361; a consensual ligação da rua Boa Vista ao largo do Palácio através da construção de um viaduto; o largo em frente à Igreja de Santo Antonio; o alargamento da travessa do Grande Hotel e sua extensão até a rua Formosa; o alargamento do largo do café; a

<sup>503</sup> Ibid.

<sup>504</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 92-94.

<sup>505</sup> Ibid., p. 92.

ligação dos largos do Paiçandu e Santa Efigênia. A inovação parecer ser essa; coordenar as ações pontuais dentro de um escopo geral.

Assim, fica evidente que as preocupações do Diretor de Obras Municipais voltam-se às áreas da cidade onde as classes mais favorecidas vinham se instalando e onde também a especulação imobiliária mostrava-se mais evidente. Paulista, Higienópolis e Campos Elíseos são alguns dos bairros apontados por Simões Jr.<sup>506</sup> que seriam contemplados por melhor e mais rápido acesso, proporcionado pela Segunda Proposta da Diretoria de Obras Municipais, o chamado Plano Freire-Guilhem.

Como se verá adiante, apesar de não ancorado em teorias urbanísticas, o chamado Plano Samuel das Neves é mais realista, quando propõe o acesso ao centro da cidade a partir de várias direções, inclusive a partir do Brás, pela ladeira do Carmo.

A rua Líbero Badaró teria 18 a 20 metros de largura e **só seria reconstruída do lado par**; do lado oposto, rampas com **pequeno declive**, gramadas e plantadas de massivos de vegetação, acompanhando a topographia do valle, **ligeiramente modificada na orla pelo aterro do leito da rua**, dariam acesso ao jardim, cujo fim seria transformar de maneira agradável e risonha o aspecto hirsuto e feio dos fundos das casas que ladeiam o Anhangabahú.<sup>507</sup>

Como observou Simões Jr., a proposta da Diretoria de Obras Municipais “contraria as disposições da Lei n. 1331, já aprovada<sup>508</sup>”. Vale observar que o teor da Lei não se refere especificamente à permissão “de que se construa em todo o lado ímpar da Líbero Badaró, desde que os edifícios sejam recuados em no mínimo 8 metros, para permitir o alargamento dessa

rua”<sup>509</sup>, como coloca aquele autor. Asdrubal do Nascimento, o vice-prefeito em exercício, promulgou, no artigo 1º, que “fica aprovado o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá”, ou seja, a área conhecida como “baixos do viaduto”, “nos termos da proposta da Prefeitura”, que é o Primeiro Plano da Diretoria de Obras, de 1907, que vai anexado à Lei, “ficando, entretanto, a sua execução dependente de novo orçamento e de modificações que a conveniência publica demonstrar como necessárias”<sup>510</sup>. Como se viu, a referência a tais “modificações” poderia estar relacionada à indecisão quanto à ocupação ou não do lado ímpar da Líbero Badaró. De qualquer modo, é um contra-senso, porque, como afirmado, o Primeiro Plano preparado pela Diretoria de Obras em 1907<sup>511</sup>, foi incorporado à dita Lei.

A rua São João, alargada até 40 metros e conservando como está o lado ímpar, seria constituída do seguinte modo: no centro, um viaducto de alvenaria com 14 metros de largura, **ligando directamente** a praça Antonio Prado com o largo do Paysandú; marginalmente, de cada lado do viaducto, duas ruas de 13 metros acompanhando a depressão do terreno, em condições topographicas analogas ás actuaes, com a vantagem, entretanto, de não terem edificações senão de um lado, visto o viaducto occupar as margens oppostas<sup>512</sup>.

Dessa forma as communicações do centro com **a parte baixa da cidade** — Seminario, Brigadeiro Tobias, Anhangabahú, 25 de Março — seriam mantidas e facilitadas pela maior largura dos accessos.<sup>513</sup>

509 Ibid., p. 90. Na realidade, é a Lei n. 1361, de 27 de outubro de 1910 que vai determinar a construção no lado ímpar da rua Líbero Badaró.

510 Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá — grifo nosso.

511 Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão, 1907b

512 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 12-13.

513 Ibid., p. 13. — grifo nosso.

506 Ibid., p. 93-94.

507 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 12. — grifo nosso.

508 José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabahú*, p. 92.

Novamente, o texto distingue as partes altas das “partes baixas da cidade”, a serem transpostas por mais um viaduto. Curiosamente, e talvez por razões de custos de construção, a proposta prevê uma estrutura executada em alvenaria, ao invés de lançar-se mão de estrutura metálica, como já havia sido feito com o viaduto do Chá e o de Santa Efigênia, em construção. Por razões estéticas, não seria mais interessantes propor-se algo compatível com o padrão construtivo já adotado para os dois primeiros? Novamente, aqui, a proposta de Samuel das Neves apresenta-se mais contemporânea, ao propor o viaduto de S. Francisco como uma estrutura pênsil, mais delgada e leve. [FIGURA 3.103]

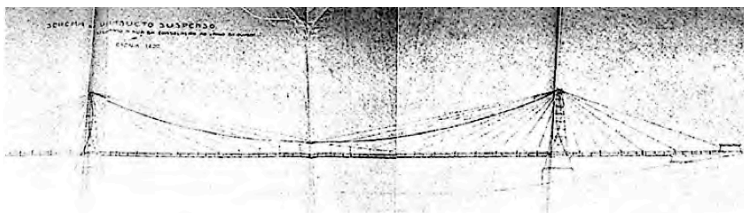


FIGURA 3.103 - Viaduto suspenso ligando a rua da Consolação ao largo do Ouvidor. (SAMPAIO, 1996, p.97)

No cruzamento com a rua Libero Badaró, a intersecção far-se-ia por meio de duas passagens inferiores, em abóbodas, para as ruas lateraes margeando o viaducto de alvenaria, e **de nível com este para a rua Libero Badaró**, estabelecendo-se assim, com toda a commodidade, a comunicação entre a praça Antonio Prado, a rua Direita e o largo de São Bento, pelo novo «boulevard»<sup>514</sup>.

É incontestavel que a rua Libero Badaró, com a adopção deste plano, teria immediatamente grande desenvolvimento commercial, não só pela sua situação ao longo de um vasto e aprazível jardim, como pelas suas comunicações, faceis, numerosas e **de nível**, com as ruas de São Bento e 15 de Novembro e, tambem, pela largura dada a essa arteria, por onde transitariam todos os bondes que hoje passam pela rua de São Bento, desviando dessa via publica a quasi totalidade dos

veículos e restabelecendo a commodidade de circulação dos pedestres<sup>515</sup>.

Seria de fato interessante que os bondes fossem transferidos para uma rua mais larga, pois a rua de São Bento havia se mantido com a largura quase original e o uso peatonal seria mais adequado.

Executado que seja esse programma, não haverá mais razão para que o crescimento do «triangulo» deixe de acompanhar rapidamente o nosso progresso; **não teremos mais embaraços nem obstaculos de ordem topographica que devam ser vencidos; o menor esforço será a regra geral e natural para as 'comunicações; desaparecendo as ladeiras, as diferenças de nivel e as soluções de continuidade**, desaparecerão tambem as dificuldades de expansão, bem como a congestão, o attrito e os incommodos que se notam no movimento da zona mais activa da Capital<sup>516</sup>.

Teremos no **ajardinamento** do valle do Anhangabahú um elemento de embellezamento e de harmonia que não deve, ser despresado. Glasgow tem, dentro da cidade accidentada, jardins encantadores; são os mais lindos pontos dessa monumental metropole. São Paulo possui uma topographia que se presta admiravelmente a melhoramentos da mesma ordem; devemos imitar os escocezes, ajardinando as zonas mais proximas do centro e principiando pelo embellezamento do valle que separa a parte animada e commercial da cidade, dos bairros — hoje mais tranquillos e socegados, amanha mais animados e movi- mentados — de Hygienopolis, Campos Elyseos, Barra Funda, Bom Retiro, em que pouca coisa falta por fazer para, tornal-os completamente dignos de uma grande capital<sup>517</sup>.

\*\*\*

É curioso observar que a variedade topográfica do sítio paulistano é negada para melhorar os fluxos comerciais e, ao mesmo tempo, tomada como propícia para a execução de “jardins encantadores”. Ou seja, desde que

<sup>515</sup> Ibid., p. 13-14. — grifo nosso.

<sup>516</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>517</sup> Ibid., p. 14-15.

<sup>514</sup> Ibid. — grifo nosso.

estivessem lá somente para serem apreciados pelo seu aspecto pitoresco, como pano de fundo ou cenário para a vida da “grande capital”, as ondulações do terreno paulistano deveriam ser evitadas a todo custo.<sup>518</sup>

Limitaremos a estes tres pontos: alargamento e nivelamento da rua Libero Badaró, viaducto do Paysandú, ajardinamento do valle do Anhangabahú, os melhoramentos que, no meu ver, deveriam ser executados antes de quaesquer outros.

Em que condições realisa-os? Qual o valor estimativo das despezas<sup>519</sup>?

Excusado é dizer que sem uma lei de desapropriação, analoga á que foi votada pelo Congresso Federal para os melhoramentos do Rio, e sem o auxilio do Governo, nada poderá conseguir a Municipalidade com os meios de que dispõe, ao passo que tudo poderá ser realizado e executado em 3, 4 ou 5 annos, se lhe for licito contar com esses apoios imprescindiveis<sup>520</sup>.

Ainda que se afirme em geral que Victor da Silva Freire embasa suas escolhas projetuais nas novas experiências européias —germânicas, principalmente —, negando ou, pelo menos, reduzindo o peso dos antecedentes exemplos haussmannianos e, por conseguinte, cariocas e bonaerenses, é nessas experiências que vai buscar a possibilidade de ver seu plano ser posto em execução.

Será preciso proceder á desapropriação de todos os predios, **pares e impares, da rua Libero Badaró**; das casas impares da rua de S. João, entre Formosa. e Libero Badaró; de todo o lado par da mesma rua até ao largo do Paysandú; das propriedades pares da ladeira Dr. Falcão e rua Formosa<sup>521</sup>.

<sup>518</sup> A predominância da ideia, entre os urbanistas paulistanos do início do século XX, de que a morfologia acidentada e variada do relevo de São Paulo constituía um problema a superar já foi apontada por Carlos Roberto Monteiro de Andrade em *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*

<sup>519</sup> \_\_\_\_\_, Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 16.

<sup>520</sup> Ibid., p. 15-16.

<sup>521</sup> Ibid., p. 16. — grifo nosso.

Apesar de não estarem assinalados na planta geral apresentada, também os prédios construídos no lado par da rua Libero Badaró deveriam ser demolidos, segundo a proposta da Diretoria de Obras Municipais. Isto se deve à grande alteração de níveis que o projeto demandava, o que indubitavelmente colocou em cheque sua exequibilidade.

Convem notar que, na rua de S. João, o lado par é formado em toda a extensão por predios de valor relativamente baixo e em numero pouco elevado, devido á **grande solução de continuidade**, constituída pela rampa do Anhangabahú e pelo Mercadinho.

Em quanto avaliaremos essas desapropriações e as obras de viabilidade<sup>522</sup>?

Se tomarmos como base o valor locativo declarado e se, de accordo com a lei Federal dermos á indemnisação o valor de 10 a 15 vezes o aluguel, correspondente approximadamente a uma capitalisação com juros de 6,6 a 10 por cento, teremos o seguinte resultado que amparamos com os dados fornecidos a esta Directoria pela Recebedoria de Rendas da Capital<sup>523</sup>:

Desapropriações	Valor
Rua Libero Badaró:	
<b>Lado par, entre a rua Direita e o largo de S. Bento.</b>	
Valor locativo:	138:120\$000
Lado impar, entre José Bonifacio e o largo de São Bento.	
Valor locativo:	243:600\$000
	3.817:200\$000
Rua São João:	
Lado par, desde a rua de S. Bento até o largo do Pauysandú. Valor locativo:	106:920\$000
Lado impar, entre as ruas Libero Badaró e Formosa. Valor locativo:	100:380\$000

<sup>522</sup> Ibid.

<sup>523</sup> Ibid. — grifo nosso.



	2.073:300\$000
Rua Formosa, lado impar: largos da Memoria e do Riachuelo; ladeira Dr. Falcão, lado par. Valor locativo	125:600\$000
	1.256:000\$000
Travessa do Grande Hotel:	
Ambos os lados entre as ruas S. Bento e Líbero Badaró. Lado impar parcialmente. Valor locativo	80:000\$000
	800:000\$000
Rua Direita e S. Bento (formação do largo). Valor locativo	167:600\$000
	1.676:000\$000
Rua S. Bento, praça Antonio Prado. Valor locativo	72:000\$000
	720:000\$000
Chacara do Chá. Area app. 28.000m2	500:000\$000
Total das desapropriações	10.842:500\$000
Eventuaes: 10 por cento, e para arredondar	1.157:500\$000
Despesa provavel	12.000:000\$000

Note-se que para a desapropriação do lado par da rua Líbero Badaró deveria ser despendido cerca de 36% do valor total das desapropriações previstas para a rua, ou seja, mais de um terço do montante geral.

#### Obras de viabilidade e outros melhoramentos:

1º Nivelamento, calçamento, passeios da rua Líbero Badaró em toda a extensão	400:000\$000
2º Calçamento e melhoramentos das 2 vias lateraes ao viaducto do Paysandú	90:000\$000
3º Melhoramentos das ruas Formosa, Dr. Falcão e largos da Memoria e Riachuelo	100:000\$000
4º Viaducto de alvenaria com a superficie approximada de 400m2	600:000\$000
5º Ajudinamto do valle do Anhangabahú 40.000m2 de superficie	150:000\$000

6º Formação do largo defronte á igreja de Santo Antonio. Calçamento e outros melhoramentos; dito da travessa do Grande Hotel	80:000\$000
	1.420:000\$000
	2.073:300\$000
Rua Formosa, lado impar: largos da Memoria e do Riachuelo; ladeira Dr. Falcão, lado par. Valor locativo	125:600\$000
	1.256:000\$000
Eventuaes: 20 por cento, e para arredondar	280:000\$000
	1.700:000\$000

Dahi resulta que as despesas são avaliadas em 13.700:000\$000 sendo:

Desapropriações	12.000:000\$000
Obras	1.700:000\$000

O custo dos melhoramentos projectados será, na verdade, inferior á avaliação precedente, visto sobraem ao longo da rua Líbero Badaró cerca de 10.000 metros quadrados de terrenos cuja venda, immediatamente realisavel, diminuirá o sacrificio em que a Municipalidade terá de consentir para embellezar e dillatar a zona que pretende transformar<sup>524</sup>.

Quanto às obras, descontando-se os “eventuaes”, estavam orçadas em 1.420:000\$000<sup>525</sup>. Desse total, 1.000:000\$000<sup>526</sup>, ou seja, 70% do orçamento estaria comprometido com a execução do “viaduto em alvenaria” e o nivelamento da rua Líbero Badaró. Este serviço, sozinho, responderia por cerca de 28% do total dos custos. O exame do orçamento, portanto, dá a

<sup>524</sup> Ibid., p. 18-19. — grifo nosso.

<sup>525</sup> Equivalente a aproximadamente R\$42.600.000,00 cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

<sup>526</sup> Equivalente a aproximadamente R\$30.000.000,00, cf. Ibid.

noção do quão pesado seria essa operação para os cofres públicos, fossem municipais ou estaduais.

S. Paulo, dado o seu desenvolvimento commercial e industrial, a sua rapida e progressiva evolução, a oportunidade do momento que atravessa, com os horizontes claros e desannuviados, merece que, em pról da sua grandeza, a Municipalidade e o Governo se unam para levarem avante esses melhoramentos, cuja realisação marcará mais uma era fecunda na historia do seu progresso e opulencia.

*Eugenio Guilhem*

*Vice-Director das Obras Municipaes*<sup>527</sup>.

O grande mérito da proposta da Diretoria de Obras Municipais é a preservação do triângulo original da cidade, propondo a ampliação de vias que o circundam, ao invés de vias que, adentrando o tecido histórico, acabassem por retalhá-lo em demasia. As vias perimetrais, ao circundarem o triângulo, ao mesmo tempo poderiam distribuir e recolher o fluxo viário que tanto se dirigia à área central quanto dela partia. Se este é o lado positivo da proposta, muito bem analisado por Simões Jr.<sup>528</sup>, é preciso também considerar que apresentam-se problemas. Um deles, já abordado, diz respeito à oferta de melhoramentos a somente uma parte da cidade, constituída pelos bairros onde se instalava a elite. No plano de Victor da Silva Freire não há menção aos bairros operários do Brás, Mooca ou da Lapa.

Um segundo ponto, decorrente do primeiro, é a constituição de um centro de cidade tomado por certa noção pitoresca, aí incluídos inclusive os bairros além-várzea do Carmo, que seriam apenas apreciados a partir do belvedere da rua Florêncio de Abreu ou a partir do novo viaduto da Rua da Boa Vista. Essa noção é válida também para a apreciação dos fundos do vale

do Anhangabaú e das “partes baixas da cidade”, segregados pela altura do viaduto proposto por sobre o vale, ao longo da rua de São João.

Uma capital idealizada, que se viabilizaria sobre um plano contínuo, em contraste com o qual se diluiriam os “embaraços” e “obstaculos de ordem topographica”; onde “o menor esforço será a regra geral e natural para as communicações” e onde desapareceriam “as ladeiras”, junto com os chafarizes e as taipas. Enfim, o completo apagamento dos vestígios coloniais.

Considere-se, agora, esse mesmo texto a partir do exame da perspectiva apresentada em conjunto com a planta geral [FIGURA 3.104].

A primeira explicação possível é tratar-se de um equívoco ocorrido quando da elaboração do desenho. Dado o pouco tempo disponível para sua execução, talvez valesse mais à pena continuar a trabalhar com esse desenho a começar uma nova peça gráfica. Sabe-se que a peça foi elaborada pelo arquiteto Augusto Riemann, ao preço de \$400,000, conforme recibo datado de 10 de janeiro de 1911, o que indica que a perspectiva provavelmente foi preparada para ser incorporada à documentação que seria apresentada ao Presidente do Estado, já que o ofício de Antonio Prado a Albuquerque Lins data de 3 de janeiro desse ano<sup>529</sup>.

<sup>527</sup> \_\_\_\_\_. , Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 19. — grifo do original.

<sup>528</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

<sup>529</sup> Conforme consta no recibo de Augusto Riemann, arquiteto. “6, Rua Maestro Cardim, de 10 de Janeiro de 1911: “Ilmo. Snr. Dr. Victor da Silva Freire. Director das obras municipaes. São Paulo. 1 perspectiva explicando os melhoramentos da cidade de São Paulo: 400\$”. Carimbada pelo setor de Expediente com a observação: “Paga com a verba do ‘Expediente’.. Acervo AHM. Consulta em 19.jul.2011. Esse valor corresponderia, grosso modo, a R\$12.000,00

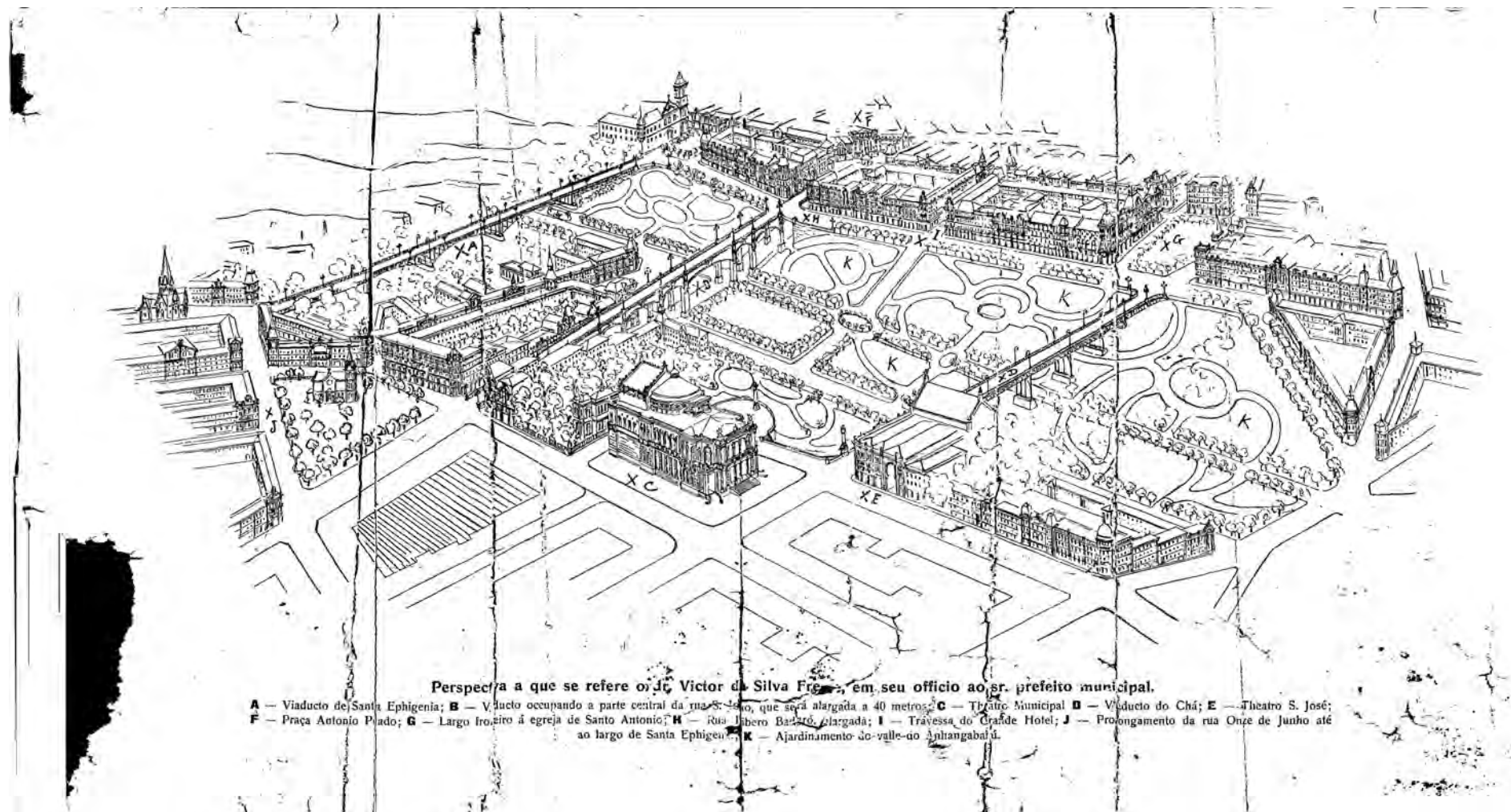


FIGURA 3.104 - Perspectiva a que se refere o dr. Victor da Silva Freire em seu officio ao sr. prefeito municipal. Fonte: SÃO PAULO (MUNICÍPIO). Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 1911, [s.p.]. Acervo Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo.

Uma segunda explicação seria tratar-se de uma solução de última hora, quando a planta já estaria pronta. Como se atribui a Victor da Silva Freire, formado na *École des Ponts et Chaussées*, grande rigor técnico que seria aplicado ao Plano de Melhoramentos desenvolvido durante anos dentro da Diretoria de Obras, é de se estranhar existir tamanho descompasso entre as peças gráficas que suportam o plano.

Uma terceira explicação, seria a supressão daquela quadra como recurso para realçar o viaduto em alvenaria proposto, que estaria, na verdade, muito próximo das edificações da rua de São João, quase superpondo-se a elas, o que traria um aspecto negativo à proposta.

A primeira observação é relativa ao trecho da rua Líbero Badaró entre a rua de São João e o largo de São Bento. Se na planta há a indicação de um trecho a ser desapropriado para alargamento da rua Líbero Badaró, na perspectiva toda a quadra entre essa rua, São João, Anhangabaú e o viaduto de Santa Efigênia é considerada como área ajardinada. O que poderia explicar esse acréscimo de área para o parque proposto? Ao referir-se ao caráter pitoresco da topografia paulistana, o plano não está exatamente considerando o parque proposto, mas a variedade formal do desenho da trama de ruas, longe da monotonia bonaerense. Buenos Aires e Rio de Janeiro são modelos para a intervenção proposta por Luiz Bueno de Miranda e é a essa ideia que o texto da Diretoria de Obras se opõe, posto que vinha sendo considerado pela Secretaria de Agricultura estadual. Isto é verificável pela pouca atenção dada ao desenho do parque na proposta e à grande ênfase nas soluções viárias e de expansão “em nível” do triângulo. Arrisca-se afirmar que para Victor da Silva Freire pouco importa o desenho do parque. Ele é a reprodução mal acabada do desenho apresentado em 1907 [FIGURA 3.54], no Primeiro Plano da Diretoria de Obras.

Portanto, apesar de passados três anos, nada mudou na concepção interna do parque, ainda que as soluções de nivelamento propostos em 1910 para a rua Líbero Badaró e outros pontos da área obrigassem a repensá-lo. Ficaram preservados os espaços destinados ao provável novo edifício para o Teatro Politeama e para a outra construção, destinada, muito provavelmente, a ser explorada pelo Conde Alvares Penteado, no lado Sul do parque, junto à rua Formosa.

São duas informações que são omitidas no projeto apresentado e que constam, tanto na planta quanto na perspectiva de 1910. Abaixo, apresenta-se a provável configuração espacial resultante se ambas as áreas fossem edificadas. [FIGURA 3.105]

Outra considerável e importante omissão é a referência à avenida implantada ao longo do fundo do vale do ribeirão Anhangabaú, em prolongamento à rua Anhangabaú, estendendo-se até o largo do Riachuelo. Note-se que ela não é indicada na perspectiva porque a Diretoria de Obras Municipais não a considera como parte da expansão e melhoramento do sistema viário da capital, ainda que fosse uma das preocupações centrais de Silva Telles em suas indicações. Ao contrário, está implícito, na indicação da letra “k”, que consta como parte do “ajardinamento — já aprovado pela Câmara”, pela Lei n. 1331 de 6 de junho de 1910<sup>530</sup>.

<sup>530</sup> Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá

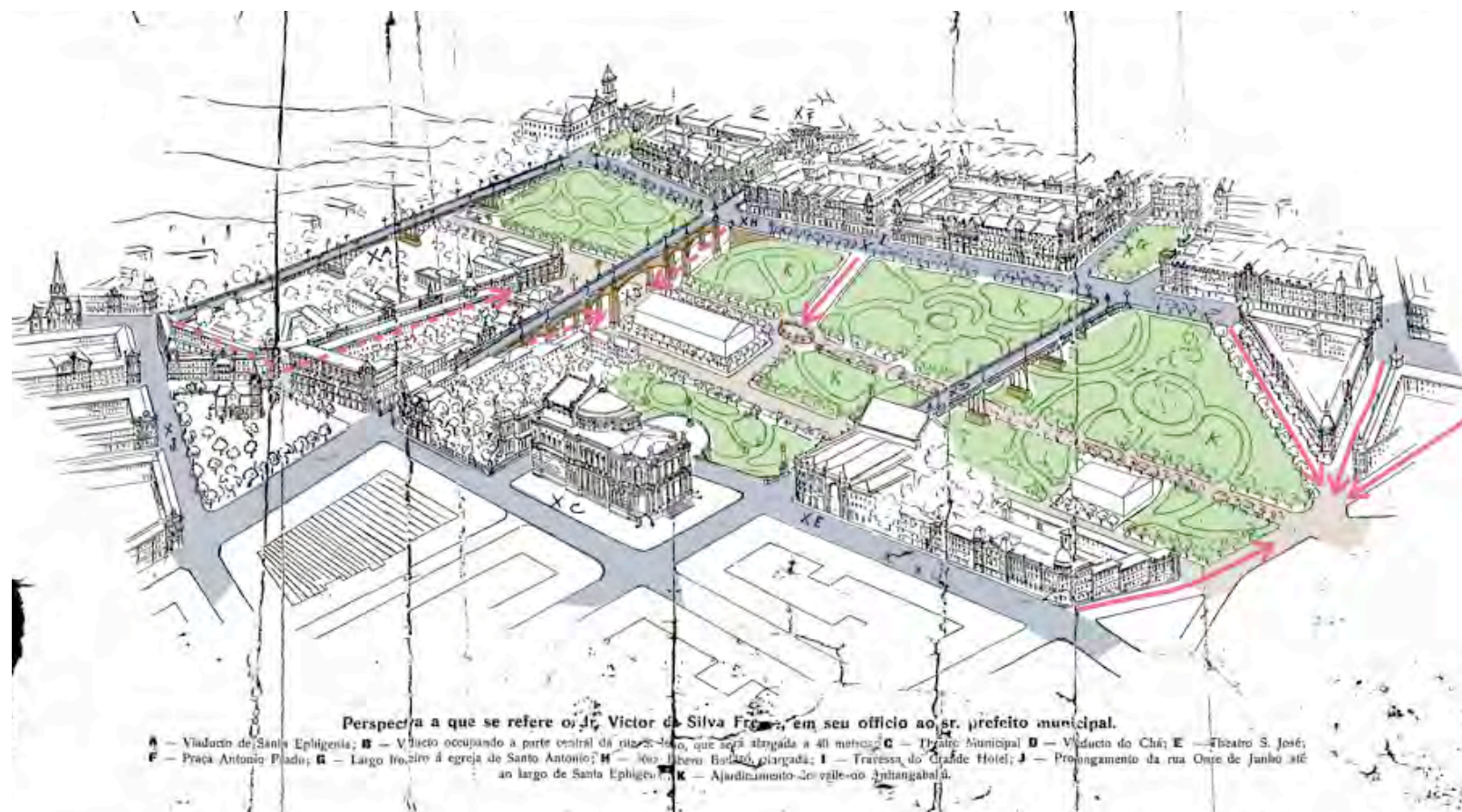


FIGURA 3.105 - Perspectiva a que se refere o dr. Victor da Silva Freire em seu officio ao sr. prefeito municipal. Neste desenho estão indicadas prováveis ocupações das "areas reservadas" indicadas na planta. Em rosa, as "soluções de continuidade" que levam ao fundo do vale. Base: SÃO PAULO (MUNICÍPIO). Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 1911, [s.p.]. Acervo Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo.

Legenda:



Área de expansão do "Triângulo", "em nível"



As "partes baixas da cidade"



As "soluções de continuidade" que levam ao fundo do vale.

Convém lembrar mais uma vez que o Artigo 1º da dita lei previa que a execução do plano aprovado dependia de “novo orçamento e de modificações que a conveniência pública demonstrar como necessárias”. Tais conveniências apresentaram-se ao fim de 1910, no novo plano encaminhado ao Governo Estadual. Victor da Silva Freire desconsiderava a conveniência pública da proposta original inclusa na Indicação nº 147, de 1906, de Silva Telles, que afirmava:

**Acredito que o prolongamento da rua Anhangabahú poderá resolver uma parte do problema** — pois essa rua, cortando o valle do Viaducto e indo ter ao largo do Riachuelo, **ligará naturalmente** dois centros da cidade, hoje, difficilmente communicaveis.

Por **conveniencia**, pode-se fazer uma rua artisticamente traçada, que melhorará consideravelmente aquelle sitio.

Procedendo-se com methodo, poder-se-á obter também a demolição das casas, face impar da rua Líbero Badaró, que dão para o valle do Viaducto, — zona que será convenientemente aproveitada, trazendo, com o alargamento da rua Líbero Badaró, uma nova arteria de movimento para a cidade; ao mesmo tempo, **uma rua que seja traçada em prolongamento da rua Anhangabahú ao largo do Riachuelo, dará um percurso mais conveniente aos bondes**, que actualmente têm que subir a rua de S. João e a rua Líbero Badaró, para ganhar a ladeira Dr. Falcão e largo do Riachuelo.<sup>531</sup>

A avenida estava lá e, portanto, não haveria de surgir reclamações. Porém, sua omissão no plano demonstra o quanto o Diretor de Obras Municipais estava focado nas questões de seu maior interesse, isto é, na resolução dos aspectos viários que se conformassem à uma certa ideia de cidade que tinha em mente e que se formara a partir de sua aproximação a modelos europeus, notadamente germânicos, e de seu empenho em convertê-la em realidade, implantando o “anel de circulação” externo ao “Triângulo”.

<sup>531</sup> Indicação nº147, de 1906, Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensaveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá, p. 126-128 — grifo nosso.

Não foi a única vez que Victor da Silva Freire valeu-se do expediente de omitir informações para que prevalecessem as suas ideias. Mais à frente, no Capítulo 4, outro caso dessa natureza será examinado, dessa vez relativo às proposições de Joseph Bouvard.

O Segundo Projeto da Diretoria de Obras Municipais foi encaminhado ao Prefeito, Antonio Prado no penúltimo dia de dezembro de 1910, pois havia pressa para incluí-lo no orçamento estadual de 1911 e também porque já se sabia que Samuel das Neves havia entregue a Padua Salles, no dia 7 desse mesmo mês, o plano que lhe encomendara o Secretario de Agricultura, conforme notícia do Correio Paulistano, que contradiz a versão consagrada, de que seu projeto teria sido elaborado em poucos dias:

O engenheiro Samuel das Neves entregou, hontem, ao dr. Padua Salles, secretario da Agricultura, o projecto e a planta dos melhoramentos que o governo do Estado vae executar nesta capital.

O dr. Padua Salles vae ouvir a opinião de varios profissionais para depois, então, adoptar um plano definitivo.<sup>532</sup>

Na última frase, inseria-se a possibilidade de que o plano da Diretoria de Obras, reformulado e atualizado às circunstâncias do momento, entrasse novamente em pauta. Assim, Victor da Silva Freire encaminhou ofício ao Prefeito Antonio Prado, explicando-o:

Prefeitura Municipal. Directoria de Obras.

30 de Dezembro de 1910.

Sr. Dr. Prefeito Municipal,

«Tenho a honra de passar a vossas mãos uma planta geral das obras que esta Directoria julga conveniente sejam executadas no centro da cidade, e uma perspectiva da parte do mesmo

<sup>532</sup> *Correio Paulistano*, 8.dez.1910, p. 1.

plano que, a seu ver, **deve merecer precedência sobre qualquer outra.**<sup>533</sup>

Como afirmado, havia pressa para a aprovação do plano pelo governo estadual, tanto por conta da dotação orçamentária quanto pela existência de outros planos em discussão. Nesse momento, ao que tudo indica, as ideias de Luiz Bueno de Miranda ainda estavam sendo consideradas, inclusive dentro da esfera estadual, pela Secretaria de Agricultura. Ademais, havia a proposta do grupo de empresários encabeçada por Alexandre Albuquerque, ambas já examinadas neste trabalho.

Consta esta última, como vereis pelo officio annexo, do alargamento e **nivelamentos** da Rua Libero Badaró, da construção de um viaducto ligando a praça Antonio Prado ao largo do Paysandú, **do ajardinamento do valle do Anhangabahú.** Estão orçadas as respectivas despesas em cerca de 14 mil contos, dos quaes parte deverá dar de novo entrada nos cofres municipaes pela venda publica dos terrenos marginaes ás novas vias de comunicação. Se o Estado tornar effectiva a contribuição consignada no orçamento de 1911, estará pois assegurada a sua execução<sup>534</sup>.

Neste parágrafo, Victor da Silva Freire resume os três pontos principais da Segunda Proposta da Diretoria de Obras Municipais, entre eles o ajardinamento do vale. Se, de fato, a avenida proposta pelo engenheiro José Pereira Ferraz nos idos de 1890 e defendida por Silva Telles em 1906, constando de sua Indicação nº 147, fosse contemplada por Victor da Silva Freire, ela seria, sem dúvida, um dos pontos principais do plano ora encaminhado ao Prefeito. No entanto, preferiu-se diluí-la no “ajardinamento do valle”.

Concluída ella, ficará o centro em perfeitas condições de viabilidade, para acudir ás **exigencias do trafego** naturalmente crescente, durante largo prazo de tempo. E, simultaneamente, achar-se-á dotado de um logradouro de aspecto caracteristico e original, como os que procuram modernamente constituir as cidades mais adiantadas, que arredam dos seus programmas edilicios, sempre que a topographia natural lh'o permite fazer — é felizmente o nosso caso — o typo das longas 'avenidas banaes e sem tão favoraveis condições de esthetica, de que é modelo acabado, na opinião dos competentes, a conhecida avenida «de Mayo» em Buenos Aires.<sup>535</sup>»

A esse logradouro fará digna companhia o que deverá ser constituído mais tarde, do lado da varzea do Tamanduatehy, pelo seu ajardinamento e pela ligação da rua da Boa Vista com o largo do Palacio, encastando por essa fôrma o coração da cidade entre dois bellissimos parques e emmoldurando-o entre dois soberbos panoramas, de natureza differente mas esplendidos ambos pela harmonia e suavidade das suas linhas<sup>536</sup>.

Formarão os dois logradouros um conjuncto sem par, igualmente preciosos ao aspecto e á salubridade da capital do Estado e naturalmente decorrentes da sua pittoresca topographia natural<sup>537</sup>.

Estes parágrafos trazem as preocupações centrais do Diretor de Obras, a garantia de circulação no centro, agora expandido além colina, até os lados da Praça da República. Também deixa clara a intenção de transformar o vale do Anhangabaú em um jardim, que comporia, com a várzea do Carmo, extensa área verde que envolveria a colina central, uma ideia, que já fora considerada pela administração de João Alfredo, entre 1885 e 1886, como visto anteriormente. Contraditoriamente, como já comentado, neste trecho, Victor da Silva Freire, para validar sua proposta de estender o centro através de soluções em nível, lança mão da valorização da movimentada topografia paulistana.

<sup>533</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 6. — grifo nosso.

<sup>534</sup> Ibid., p. 7. — grifo nosso.

<sup>535</sup> Ibid.

<sup>536</sup> Ibid., p. 8.

<sup>537</sup> Ibid.

Indispensável é, porém, que a esses logradouros não falte o aspecto monumental. Falharia esse por completo se, provido de recursos pecuniários, não se achasse o executivo municipal munido de uma lei de desapropriação, cujo molde não é difícil encontrar no paiz ou no estrangeiro, e que permita constituir lotes marginaes de fôrma e dimensões adaptadas á construcção de immoveis, dignos de enquadrar os melhoramentos projectados.

*Victor da Silva Freire*  
*Director das Obras Municipaes*<sup>538</sup>

O aspecto monumental em questão seria alcançado pela liberação das áreas edificadas ao longo do perímetro do futuro parque a ser instalado no vale do Anhangabaú. Isto requeria a desapropriação e demolição de todos os imóveis existentes e, portanto, o enfrentamento aos interesses do principal proprietário da área, o Conde de Prates. A dificuldade maior, aparentemente, era justamente essa: como convencê-lo a abrir mão de significativa extensão de terras, sem ter de desembolsar grande montante financeiro? Evidentemente, o Conde de Prates sabia muito bem que a valorização da área poderia multiplicar sua fortuna pela exploração comercial ou revenda de imóveis eventualmente construídos nas bordas do futuro parque.

Victor da Silva Freire também demonstra conhecer as possibilidades de financiamento das operações que sua proposta demandava, quer apoiado em exemplos europeus, franceses e alemães; quer apoiado nos exemplos mais próximos, Buenos Aires e Rio de Janeiro. Na última frase, deixa em aberto uma possibilidade que a planta ou a perspectiva não explicitam, a criação de “lotes marginaes”, a não ser que estivesse se referindo às áreas assinaladas como “reservadas” no plano de 1907, que ainda estavam presentes na perspectiva de 1910, porém não mais explicitamente indicadas, como se comentou acima, ao ser apreciada a planta.

No início de janeiro de 1911, ao findar o mandato de Antonio Prado, este encaminha o projeto da prefeitura para Albuquerque Lins, então Presidente do Estado. Ao que parece, Prado e Freire estavam tentando garantir a viabilização da dotação orçamentária de dez mil contos de reis combinada entre Prado e Lins, assim como a continuidade do projeto da Diretoria de Obras e sua implementação.

Prefeitura Municipal, 3 de janeiro de 1911.  
*«Ilmo e Exmo Sr. Dr. Manoel Joaquim de Albuquerque Lins, m. d. Presidente do Estado,*  
Ao deixar o cargo de Prefeito, era minha intenção remetter á Camara um plano das obras que, a meu ver, poderiam ser executadas para o proseguimento [sic] conveniente dos melhoramentos que têm transformado a cidade nestes ultimos dez annos. O facto, porém, de ter o Congresso do Estado autorizado o Governo a applicar dez mil contos nesses melhoramentos, faz com que me dirija de preferencia a V. Exa<sup>539</sup>.

Antonio Prado refere-se, provavelmente, à Lei N° 1.245, de 30 de dezembro de 1910, que definia o orçamento para o ano de 1911 e que autorizava, no seu Art. 34, o Governo do Estado a

1.º Mandar proceder a estudos, projectos e orçamentos para melhoramentos na parte central da Capital;  
2.º A entrar em accôrdo com a Camara Municipal da Capital, para realizar esses melhoramentos, podendo despender até a quantia de 10.000:000\$000, e abrindo os necessarios creditos<sup>540</sup>.

Supõe-se, a partir do curto prazo entre as datas, que o Diretor de Obras tenha lançado mão do projeto elaborado em 1907 para não perder a sua sustentação dentro da Câmara Municipal posto que, de fato, a versão de

<sup>539</sup> Ibid., p. 3. — grifo do original.

<sup>540</sup> LEI N. 1.245, de 30 de dezembro de 1910, Orça a receita e fixa a despesa para o exercicio financeiro de 1911



1910 apresentava alterações significativas. Mas também para poder ter em mãos, em tempo hábil, um documento que pudesse ser encaminhado a Albuquerque Lins e que cumprisse o que o segundo parágrafo da dita lei deixava em entrelinhas: a possibilidade de negociação entre as duas esferas e, atrelado a isso, a possibilidade do executivo municipal demonstrar a viabilidade de um plano elaborado pela Diretoria de Obras Municipais pois, como se verá mais adiante, é muito provável que a verba já estivesse comprometida com o projeto que estava sendo preparado sob encomenda da Secretaria de Agricultura. Daí o cuidado com que o prefeito apresenta o projeto municipal.

Como V. Exa. sabe, os recursos ordinarios do orçamento municipal, que permittiram dar começo aos melhoramentos da cidade, são insufficientes para o prosequimento da transformação de que ella necessita como capital do Estado. As rendas do município já se acham gravadas no maximo legal com os onus dos emprestimos realizados de modo a impedir o recurso do credito para novas despezas extraordinarias. Nestas. condições, veiu [sic] em boa hora o acto do Congresso destinando a verba, de dez mil contos para os novos melhoramentos de que precisa a cidade<sup>541</sup>.

As repartições technicas do Estado dispõem certamente de pessoal idoneo para confeccionar qualquer plano das obras a executar; entretanto, pareceu-me conveniente entregar a V. Exa., como elemento de estudo, o plano incluso, que se recommenda não só pela comprovada capacidade profissional dos engenheiros que estudaram o assumpto, os srs. Victor da Silva Freire e Eugenio Guilhem, Director e Vice-Director da Repartição de Obras da Municipalidade, como pela longa pratica desses dignos funcionarios nesse importante ramo da administração do município<sup>542</sup>.

Como Bernardini<sup>543</sup> afirma, o âmbito de ações delegadas à Diretoria de Obras Municipais era em geral restrito à realizações limitadas, de pouca monta. Isso é perceptível ao se examinar o que se publicava nos jornais da época, notadamente n’*O Estado de S. Paulo* e o *Correio Paulistano*, que traziam seções específicas nas quais se divulgava as ações da administração pública em suas várias instâncias. Tome-se como exemplo a edição do *Correio Paulistano* de 8 de dezembro de 1910, que informa, dentre as ações da Secretaria de Agricultura, o recebimento do “projecto e a planta dos melhoramentos que o governo do Estado vae executar nesta capital”<sup>544</sup>, elaborado por Samuel das Neves, enquanto que, na mesma data, caberia à Diretoria de Obras Municipais organizar a implantação de bueiros no cruzamento entre as ruas Humaitá e Conselheiro Carrão<sup>545</sup>. Enquanto a primeira discute os melhoramentos da capital, a segunda está deliberando sobre calçamentos e licenças para construções de pequeno porte e caráter extremamente pontual. Fica evidente, portanto, que a repartição municipal reclamava por maior participação nos destinos da cidade. Por seu turno, o seu diretor, engajado no debate sobre as novas teorias urbanísticas, via na aprovação da proposta da municipalidade, a possibilidade de experimentações de tais teorias no campo prático. O texto de Antonio Prado ilustra muito bem essa vontade, porque perpassa por ele o profundo conhecimento que os técnicos municipais teriam da capital e o quanto o prefeito respeitava-lhes a opinião.

<sup>541</sup> \_\_\_\_\_. , Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 3-4.

<sup>542</sup> Ibid., p. 4.

<sup>543</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926).

<sup>544</sup> *Correio Paulistano*, 8.dez.1910, p. 1.

<sup>545</sup> Expediente do dia 7 de dezembro de 1910, *Correio Paulistano*, 8.dez.1910, Prefeitura Municipal. Secretaria Geral, p. 7-8.

O plano que tenho a honra de sujeitar á esclarecida apreciação de V. Exa. recommenda-se não só porque dará ao centro, onde se condensa o seu movimento commercial, o aspecto de uma cidade moderna, prospera e civilisada, como porque attende á urgente necessidade de facilitar as communicações desse centro com os bairros de que está separado pelo valle do Anhangabahú. As vantagens da adopção deste plano estão sufficientemente apontadas nas inclusas informações da Directoria de Obras; entretanto, V. Exa, me permittirá chamar a sua attenção para o calculo das despezas a fazer com a execução das obras projectadas. Esse calculo está baseado em dados officiaes sobre o valor locativo dos predios a desapropriar e o preço da desapropriação foi computado entre dez e quinze vezes esse valor, de accordo com a lei que regulou as desapropriações no Districto Federal. Se o mesmo processo de desapropriação fôr adaptado para São Paulo, o que é necessario e imprescindivel para a realisação de qualquer dos melhoramentos projectados, as despezas a fazer com a execução do plano em questão não excederão a oito mil contos de réis, descontando-se da sua somma total a importancia da venda dos terrenos disponiveis, cuja area não será inferior a 10.000 metros quadrados. O saldo de dois mil contos da verba votada pelo Congresso, accrescido das verbas orçamentarias da Camara para serviços e obras em tres ou quatro annos, tempo necessario para a execução dos melhoramentos projectados, será sufficiente para completar o plano da Prefeitura, de accordo com a exposição do Director da Repartição de Obras da Municipalidade<sup>546</sup>.

Adoptado por V. Exa. o plano de melhoramentos, que tenho a honra de sujeitar á sua apreciação, São Paulo occupará um dos primeiros logares entre as cidades modernas civilisadas do continente Sul-americano e terá V. Exa. assignado a sua passagem na administração do Estado com mais um acto de esclarecido patriotismo.

Apresento a V. Exa, os protestos da minha alta estima e distincta consideração.

*O Prefeito,*  
Antonio Prado.<sup>547</sup>»

### 3.3.6. 1911 – MACHADO-CAIUBY: UMA GRANDE AVENIDA NESTA CAPITAL

Em 22 de janeiro de 1911, portanto um dia antes da publicação da proposta da Secretaria da Agricultura, organizada por Samuel das Neves, é publicada n’*O Estado de S. Paulo* a seguinte nota:

Os engenheiros Jordano da Costa Machado e Abelardo Soares Caiuby apresentaram á consideração da prefeitura um projeto para a construcção de uma grande avenida nesta capital. [FIGURA 3.106]

A projectada arteria, partindo da Avenida Tiradentes e aproveitando todos os edificios alli construidos, e bem assim a sua belleza relativa, seguirá em linha recta, orientada pelo centro do Viaducto do Chá, até encontrar a Avenida Paulista.

A Avenida Tiradentes, por sua vez, será prolongada até o bairro de Sant’Anna, tambem em linha recta, atravessando o tramway da Cantareira e indo morrer na estrada da Conceição.

A zona atravessada pela nova avenida é justamente aquella que mais beneficios reclama, não só por se achar situada no centro da cidade, como ainda pelo estado anti-hygienico em que se encontra o valle do Anhangabahú.

Entre as vantagens que os proponentes enumeram, está a largura da nova arteria, que terá 70 metros, alargamento esse que não affectará os principaes predios existentes na zona, trazendo tambem a vantagem de sanear e embellezar, não só o valle do Anhangabahú, entre o mercadinho e o Piques, como toda a zona do Bexiga.

Na opinião dos engenheiros que apresentaram a proposta, a construcção da avenida em questão vem completar o projecto ultimamente confeccionado pela prefeitura de ajardinamento daquelle local.

Além dessas vantagens, traz ainda o projecto a felicidade de serem construidas villas operarias nos extremos da avenida, onde os preços dos terrenos estão ainda ao alcance das bolsas modestas<sup>548</sup>.

<sup>546</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Melhoramentos do centro da cidade de S. Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal, p. 4-6.

<sup>547</sup> Ibid., p. 6. — grifo do original.

<sup>548</sup> *O Estado de S. Paulo*, 22.jan.1911, p. 7.

No dia seguinte, os engenheiros publicam uma nota explicativa a respeito:

Escrevem-nos os srs. drs. Jordano da Costa Machado e Adelardo [sic] Soares Caiuby:

«Sr. redactor do «Estado de S. Paulo»: — Completando a noticia publicada em vosso conceituado jornal sobre melhoramentos da capital, quanto ao projecto apresentado pelos engenheiros Costa Machado e Soares Caiuby, vimos accentuar e esclarecer alguns topicos importantes.

O projecto da prefeitura, na zona entre as ruas Líbero Badaró e Formosa, isto é, entre o Mercadinho e Piques, consistia, além do alargamento da rua Líbero Badaró, na formação de um grande parque ajardinado, que iria não só embellezar aquelle trecho de um mdo admiravel, como também saneal-o, que é o mais importante, em vista de sua situação no coração da cidade.

Pois bem; o projecto da nova avenida, parece-nos, vem como um feliz complemento daquelle da prefeitura, pois, além de embellezar pela mesma fórma ou mais ainda aquelle trecho, além de saneal-o e de valorisar surprehendentemente aquella zona, elimina por completo esse onus pesadissimo da criação e conservação de um jardim, transformando essa fonte exclusiva de despesa em uma de enorme renda para os cofres municipaes pelos impostos que dahi lhe advirão. Uma outra vantagem desse projecto é poder atravessar pelo centro da cidade, sem affectar ou embaraçar a execução de nenhum dos projectos publicados, quer pela prefeitura, quer por particulares.

Já houve, há tempos, um projecto de prolongamento da rua Anhangabahú por esse trecho, que não foi avante pela questão mui séria do aterro necessario à sua execução.

Os engenheiros referem-se, talvez, à projeto de João Alfredo, elaborado em seu mandato, entre 1885 e 1886, ou, ainda, às proposições de Adolpho Augusto Pinto, datadas de 1900, ambas comentadas no início deste capítulo e que são precedências ao debate e às propostas de 1910-1911.

A nova avenida também resolve essa questão de um modo feliz, por ter de atravessar, nos bairros do Piques e Bexiga uma zona onde, pela sua topographia irregular, ser fará necessario grande movimento de terra, a qual se encaminhará

naturalmente, e quasi por uma lei de compensação, para o ponto onde é exigida, isto é, na zona acima descrita.

Essa grande arteria, de largura de 76 metros, ligando em uma recta pontos afastados onde o movimento progressivo se tem conservado mais ou menos estacionario, vem não só concorrer de uma forma surprehendente para agitar, para despertar esse progresso, como facilitar a construção de villas operarias modernas nesses pontos em que os terrenos ainda são baratos.

Quanto às desapropriações, não merecem ellas um detalhado estudo, tão patente é a differença de preços dos terrenos que ella atravessa, com o dos outros projectos que a prefeitura está em via de executar.

Que vale actualmente o valle do Anhangabahú?

Quanto valem os terrenos do Piques, Bexiga e Paraizo, em relação a um só dos quarteirões que ora vão ser demolidos no centro da cidade?

Que valem os terrenos além da Avenida Paulista e além da Tiradentes, em relação a esse enorme melhoramento como vae ser a avenida de que tratamos? Não é necessario que respondamos a essas perguntas, porque a resposta brota immediatamente do espirito de cada um dos leitores, sempre a mesma, inalteravel: uma ninharia.

Essa é uma informação importante para o que se verá em seguida, a respeito do Plano Bouvard, no Capítulo 4, e da organização da City of San Paulo Improvements, no Capítulo 5, em que se observará o movimento especulatório e a alta dos preços da terra em São Paulo.

Demais, não acreditamos ainda que um só dos paulistas que por acaso tenha parado no Viaducto do Chá (obra essa de bastante arrojo e que tem sido uma das bellezas de São Paulo), deixe de sentir o coração confrangido de dôr ao ver o aspecto triste, desolador, — e em perfeito desaccordo com as aspirações daquelles que têm a gloria de possuir como berço uma cidade quasi europea — dessa enorme facha [sic], inculta, insalubre, que passa sob os seus pés, do Mercadinho de São João à Avenida Paulista.

Prova da veracidade do que acima affirmamos são os varios projectos que nesse sentido têm surgido. E eis explicada a nossa audacia, lançando à consideração do publico paulistano esse pequeno projecto, fruto exclusivo de nosso patriotismo.

**Não queremos concessões, não queremos favores,**

offerecemol-o à municipalidade unicamente por acreditarmos que com elle cocorreríamos na medida de nossas forças para o progresso de São Paulo. Se elle não é perfeito, corrijam-no, modifiquem-no, mas aproveitem-no naquillo que elle possa ter de bom e isso só nos satisfaz.»<sup>549</sup>



FIGURA 3.106 - A grande avenida da Proposta Machado-Caiuby. Base: Planta geral da cidade de São Paulo, 1905, Cococi e Costa, 1905. Acervo PMSP

#### Legenda

- (1) Prolongamento da avenida proposta até a avenida Paulista
- (2) Prolongamento da avenida proposta até Santana, próximo à nova penitenciária
- (3) Trecho central da avenida proposta, cortando o vale do Anhangabaú
- (4) O bairro do Bexiga, de onde se retiraria terra para o aterro do vale do Anhangabaú
- (5) Áreas onde se poderia implantar "moradias operárias", pelo reduzido preço dos terrenos

Os engenheiros proponentes desse projeto “conciliador” entre higiene e economia tinham conhecimento dos projetos da Diretoria de Obras Municipais, publicado no início de janeiro de *O Estado de São Paulo*<sup>550</sup> e do projeto de Alexandre Albuquerque para “As Grandes Avenidas”, em novembro de 1910, assim como da ideia da Avenida projetada pelo escritório de Samuel das Neves, tributária da proposta de Luiz Bueno de Miranda.

Se houve uma proposição pensada “de afogadilho”, foi essa. E evidentemente não foi considerada posto que, ao que parece, os autores tinham mais a intenção de debater do que propriamente se envolver na questão que, como se tem visto até aqui, era muito mais complexa. Após a publicação do Plano da Secretaria de Agricultura, os autores voltaram ainda uma vez a comentar as recentes propostas para o centro da capital<sup>551</sup>. Muito provavelmente, os engenheiros Machado e Caiuby ignoravam os interesses que se escondiam sob os discursos de uma e de outra parte, posição que os levou a uma proposição quase ingênua. Prova disso é que estendem suas considerações à periferia da cidade e à questão da habitação popular, tópicos que não tinham a mínima importância para os protagonistas do debate dos Melhoramentos de São Paulo.

De qualquer modo, sua proposta foi incluída nesta pesquisa pois constitui um indicativo de que o debate extrapolava as esferas imediatamente envolvidas e ganhava as ruas. É, também, um indicativo do estado da arte do debate sobre a expansão da cidade, naquele momento. Os engenheiros tentam conjugar em uma única proposta, formulada externamente à administração pública, as demandas dos vários grupos sociais que disputam

<sup>550</sup> *O Estado de S. Paulo*, 4.jan.1911, p. 3-4.

<sup>551</sup> J., Melhoramentos da capital, *O Estado de S. Paulo*, 29.jan.1911, Coisas da cidade, p. 2.

o espaço urbano. Nessa tentativa, lançam a ideia de uma grande avenida que uniria os extremos sul e norte da cidade, antecipando propostas que só se efetivarão muitos anos depois.

Nessa proposta, destaca-se uma informação que corrobora os argumentos que o Capítulo 5 traz, quanto ao valor dos terrenos na região além avenida Paulista, ainda baratos e apropriados, portanto, à implantação de moradias “operárias”.





---

ROSELI MARIA MARTINS D'ELBOUX

**Joseph-Antoine Bouvard no Brasil.**

**Os Melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas**

v.2

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Leme

São Paulo

2015

---

---

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL DA AUTORA:

rdelboux@usp.br

roseli@mackenzie.br

Catálogo na Publicação

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

D344j D'Elboux, Roseli Maria Martins  
Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas / Roseli Maria Martins D'Elboux. --São Paulo, 2015.  
792 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP.

Orientadora: Maria Cristina da Silva Leme

1.Planejamento territorial urbano (História) – São Paulo (SP) ; Curitiba ; Buenos Aires I.Bouvard, Joseph-Antoine (1840-1920)  
II.Companhia City III.Título

CDU 711.4

---



---

## LISTA DE FIGURAS

### CAPÍTULO 1

FIGURA 1.1 - Légion d'Honneur. Certificado de Grand Officier delegado à Joseph Bouvard, 1900 .....	25
FIGURA 1.2 - Termo de aposentadoria de Joseph Bouvard .....	25
FIGURA 1.3 - Certidão de óbito de Joseph Antoine Bouvard .....	31
FIGURA 1.4 - Certidão de nascimento de Joseph Antoine Bouvard .....	32
FIGURA 1.5 - Localização das cidades de Vienne e Saint-Jean-de-Bournay, relativamente à Lyon.....	32
FIGURA 1.6 - Entrada relativa a Constant-Dufeux.....	32
FIGURA 1.7 - O templo de Augusto e Livia em Vienne, França .....	33
FIGURA 1.8 - Fils Bouvard.....	34
FIGURA 1.9 - Entrada relativa a Joseph-Antoine Bouvard .....	36
FIGURA 1.10 - Caderno de anotações de Henri Prost.na École Spécial d'Architecture. Detalhe.....	46
FIGURA 1.11 - Entrada relativa a Paul Cret .....	47
FIGURA 1.12 - École Impériale et Spéciale des Beaux-Arts. Aspirants. Section d'Architecture. ....	49
FIGURA 1.13 - École Impériale et Spéciale des Beaus-Arts. Section d'Architecture. Historico escolar de Joseph Bouvard - Segunda Classe.....	50
FIGURA 1.14 - École Impériale et Spéciale des Beaus-Arts. Section d'Architecture. Historico escolar de Joseph Bouvard - Primeira Classe.....	51
FIGURA 1.15 - Église Saint-Laurent de Paris avant la restauration de 1861 .....	54
FIGURA 1.16 - Doorway of the Church of St. Laurent. c.1900.....	55
FIGURA 1.17 - Caricaturas contemporâneas. M. BOUVARD, por CAO .....	56
FIGURA 1.18 - Paris. Théâtre Sarah Bernhardt. La Tour Saint-Jacques .....	58
FIGURA 1.19 - Pavilion for city of Paris. Built for the Exposition of 1878.....	59
FIGURA 1.20 - Légion d'Honneur. Certificado de Chevalier delegado à Joseph Bouvard, 1878 .....	60
FIGURA 1.21 - Plan of schools on rue Saint Lambert c.1900 .....	60
FIGURA 1.22 - José Manuel Pinto. Vista Saint Lambert. 2007. Aspecto atual da École Maternelle da Rue Saint Lambert .....	61
FIGURA 1.23 - Entrance gate, Carnavalet Museum .....	62
FIGURA 1.24 - Portão do Museu Carnavalet.....	62
FIGURA 1.25 - Garde Républicaine. Caserne Schomberg .....	62
FIGURA 1.26 - Joseph Antoine (Proj. Orig.) Bouvard, Yves Lion et al. Remodeled barracks, courtyard facade. 2002.....	62
FIGURA 1.27 - Aspecto atual da Caserna Schomberg. 2010.....	63
FIGURA 1.28 - Joseph Antoine (Proj. Orig.) Bouvard, Yves Lion et al. Remodeled barracks, courtyard facade. 2002.....	63
FIGURA 1.29 - Nicolas Jasson. Paris - boulevard Morland - ancienne caserne Schomberg. 2009.....	63
FIGURA 1.30 - Archiguide. Aménagement Esplanade de France.....	63
FIGURA 1.31 - Joseph Bouvard. École professionnelle de Voiron, Isère. 1886. ....	64
FIGURA 1.32 - Estátua de Alexandre Dumas.....	65
FIGURA 1.33 - Marseille. Gare St. Charles. c.1910.....	66

---

FIGURA 1.34 - Marseille - Escallier monumental de la Gare Saint-Charles .....	66
FIGURA 1.35 - The new Labor Exchange, Paris. Scientific American Supplement .....	67
FIGURA 1.36 - La Bourse du Travail. Fachada e detalhe da ornamentação .....	67
FIGURA 1.37 - La Bourse du Travail. Plantas .....	68
FIGURA 1.38 - Aspecto do interior do salão principal da Bolsa do Trabalho, Paris .....	68
FIGURA 1.39 - Usine de désinfection et asile de nuit. Plan d'ensemble .....	69
FIGURA 1.40 - Usine de désinfection et asile de nuit. Façade sur cour du bâtiment des objets désinfectés .....	70
FIGURA 1.41 - Asile Georges Sand. Pavimento térreo e primeiro pavimento .....	71
FIGURA 1.42 - Asilo Michelet. Planta do Pavimento térreo .....	71
FIGURA 1.43 - Asilo Michelet. Planta do primeiro pavimento .....	72
FIGURA 1.44 - Improvised stairway in the courtyard of the Hôtel de Ville .....	73
FIGURA 1.45 - Fêtes franco-italiennes - Décoration de l'avenue de l'Ópera .....	74
FIGURA 1.46 - Lucien Roy. Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs [2] .....	74
FIGURA 1.47 - Lucien Roy. Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs .....	75
FIGURA 1.48 - Théodore-Joseph-Hubert Hoffbauer. Fête devant l'Hôtel de Ville, fête franco-russe en 1893 .....	75
FIGURA 1.49 - Palais des Industries diverses. Exposition of 1889 .....	76
FIGURA 1.50 - Exposition Universelle de 1889. Le dôme central du Palais du Champ de Mars .....	76
FIGURA 1.53 - BOUVARD, Joseph Antoine. Dôme. Façade principale du Dôme et des Pavillons .....	77
FIGURA 1.54 - Louis Beroud. Le dôme central à l'exposition universelle de 1889 .....	77
FIGURA 1.55 - Decorations of the dome - Palais des Industries diverses .....	78
FIGURA 1.56 - Pavilion for the city of Paris. Built for the Exposition of 1878 .....	78
FIGURA 1.57 - Échaufaudage du dome central. Constructiteurs: MM. Moisant, Laurent et Savey .....	78
FIGURA 1.58 - Anonyme. Vienne. Exposition universelle de 1873, montage du Pavillon de la Ville de Paris .....	79
FIGURA 1.58 - Légion d'Honneur. Certificado de Officier delegado à Joseph Bouvard, 1900 .....	80
FIGURA 1.59 - Allons!!!... Pus [sic] que 43 semaines .....	85
FIGURA 1.60 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1851, segundo Wesemael .....	86
FIGURA 1.61 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1867 concebida por Le Play, segundo Wesemael .....	86
FIGURA 1.62 - Arranjo espacial e de circulação do público na Exposição de 1900, abandonando-se o esquema concebido por Le Play, segundo Wesemael .....	87
FIGURA 1.63 - Emplacements divers proposés pour la prochaine Exposition .....	89
FIGURA 1.64 - Plan de l'Exposition Universelle de 1900 et son annxe de Vincennes d'après les documents officiels, 1900 .....	92
FIGURA 1.65 - Concours pour l'Exposition Universelle de 1900. Plan général de l'emplacement. 1894 .....	93
FIGURA 1.66 - Joseph Hawkes. Torre Eiffel vista do Trocadéro 1900 .....	94
FIGURA 1.67 - Joseph Hawkes. Entrada principal da Exposição de 1900, junto à place de la Concorde .....	94
FIGURA 1.68 - Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Eug. Hénard .....	95
FIGURA 1.69 - Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Girault .....	96
FIGURA 1.70 - Exposition Universelle de 1900. 1er Prime: M. Paulin .....	97
FIGURA 1.71 - A ponte Alexandre III e seu arco único. ....	101

FIGURA 7.72 - Atelier Nadar. Visite du chantier de l'Exposition Universelle de 1900. Pont Alexandre III.....	101
FIGURA 1.73 - Concours pour la construction des palais des Champs-Élysées. Plan général des emplacements attribués aux constructions et des abords.....	103
FIGURA 1.74 - Exposition de 1900. Direction des Services d'Architecture. Plan d'Ensemble.....	104
FIGURA 1.75 - Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris.....	105
FIGURA 1.76 - VILLE DE PARIS. Plan de Paris depuis l'annexion avec sa division en 20 arrondts. conformément à la loi du 16 juin 1859.....	106
FIGURA 1.77 - Relief du sol naturel de Paris. Deuxième essai de représentation.....	106
FIGURA 1.78 - BOUVARD, Joseph Antoine. Ville de Paris. Service du Plan de Paris. 1er. arrondt.: Du Louvre. 2e. arrondt.: de la Bourse.....	106
FIGURA 1.79 - COMMISSION DU VIEUX PARIS. Plan de la crue de 1910 d'après les travaux de la Commission des inondations.....	107
FIGURA 1.80 - BECK, Géometre en Chef du Plan de Paris. Plan du Bois de Vincennes.....	107
FIGURA 1.81 - Antoine Bouvard's Sultahnamet Square Project.....	111
FIGURA 1.82 - Antoine Bouvard. Beyazit Square Project.....	111
FIGURA 1.83 - Place de la Sultane Valide,.....	112
FIGURA 1.84 - Antoine Bouvard's Galata bridge project.....	112
FIGURA 1.85 - Superposição do anteprojecto de Bouvard para a Place de l'Hippodrome e de mapa de Istanbul do final do século XIX.....	113
FIGURA 1.86 - Superposição do anteprojecto de Bouvard para a Place du Sultan Beyazid e de mapa de Istanbul do final do século XIX.....	113
FIGURA 1.87 - Palais du Cinquentaire.....	115
FIGURA 1.88 - Praça Poelaert em 1903.....	116
FIGURA 1.89 - Joseph Antoine Bouvard. Projeto para a praça Poelaert, Bruxelas, 1903.....	116
FIGURA 1.90 - Joseph Antoine Bouvard. Ville de Bruxelles. Vue perspective de la Place du Centenaire. Coté des hotels. Dressé pour le Directeur sousigné. Paris le 22 septembre 1904.....	117
FIGURA 1.91 - Detalhe da imagem anterior, com a assinatura de Bouvard.....	117
FIGURA 1.92 - Roland MARTIN. Vue perspective du nouveau Bayonne.....	118

## CAPÍTULO 2

FIGURA 2.1 - 2.1 - Proyecto de avenidas diagonales. 1887.....	127
FIGURA 2.2 - El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard.....	131
FIGURA 2.3 - El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard. Detalle.....	132
FIGURA 2.4 - Comparação dos planos elaborados por Bouvard em 1907.....	137
FIGURA 2.5 - The McMillan Plan: 1901 - The mall.....	142
FIGURA 2.6 - Plano de Santiago con el proyecto de transformacion de la Sd. Central de Arquitectos.....	143
FIGURA 2.7 - Trajets des voitures dans les carrefours libres.....	146
FIGURA 2.8 - Carrefours a giration. Mouvement continu des voitures.....	146
FIGURA 2.9 - Proyecto de modificaciones al trazado actual de la Ciudad de Buenos Aires. Año 1909.....	147
FIGURA 2.10 - Proyecto de modificaciones al trazado actual de la Ciudad de Buenos Aires. Año 1909 [2].....	147
FIGURA 2.11 - Aerial view of Adelaide [Looking south east]. Imagem de Adelaide City.....	149
FIGURA 2.12 - Ciudad de BuenosAires y Distrito Federal publicado por Pablo Ludwig. 1892.....	150

FIGURA 2.13 - Avenue du bois de Boulogne, plan-calque non daté.....	150
FIGURA 2.14 - A linha azul corresponde ao perímetro da Quinta Halle, segundo o jornal El Clarín (2013).....	153
FIGURA 2.15 - División de la Quinta Hale. Imagem publicada no La Prensa em 23 de junho de 1909.....	154
FIGURA 2.16 - Projeto da praça do Congresso publicado no jornal La Nación de 28 de junho de 1907.....	155
FIGURA 2.17 - Ciudad de Buenos Aires. Vista a vuelo de pájaro de la plaza del Congreso. Buenos Aires, el 26 de mayo de 1907.....	155
FIGURA 2.18 - Proyecto de ensanche de la Plaza de Mayo.....	157
FIGURA 2.19 - Ciudad de Buenos Aires. Asilo y Hospicio.....	158
FIGURA 2.20 - Ville de B. Étude fait sous la Direction de Mr. Bouvard.....	159
FIGURA 2.21 - El Proyecto de avenidas. Ideas y bosquejos de M. Bouvard. Imagem publicada no jornal La Prensa, em 23 de junho de 1907.....	169
FIGURA 2.22 -Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1875.....	174
FIGURA 2.23 - Plano Ciudad del Rosario Ensanche y Puerto Aprobados, de los agrimensores Werner y Pusso, 1890.....	174
FIGURA 2.24 - République Argentine. Rosario de Santa Fé. Plan des dispositions projetées pour l’embellissent, l’amélioration et le developpement futur da ville. .....	178
FIGURA 2.25 -Plan d’ensemble de la Cité. Detalhe. “Dressé par le Directeur soussigné. Paris, le 10 Mars 1911.....	177
FIGURA 2.26 - Una antigua vista parcial de “Villa Martinoli”.....	179
FIGURA 2.27 - Localização do bairro Argüello, em relação ao centro de Córdoba.....	180
FIGURA 2.28 - Rosario. Quadrícula x divisão fundiária e as propostas de Bouvard para a extensão da malha urbana.....	182
FIGURA 2.29 - Plan Regulador de Rosario 1935.....	183
FIGURA 2.30 - Comparativo entre as dimensões dos planos para Buenos Aires, Rosario e São Paulo.....	187
FIGURA 2.31 - Patrimônio Municipal de S. Paulo. Raio de 6 kilometros.....	188
FIGURA 2.32 - Comparação entre as áreas de Paris e Buenos Aires por volta de 1910.....	189
FIGURA 2.33 - Vías irradiantes, ó concéntricas, oblicuas ó diagonales.....	192
FIGURA 2.34 - Jules Vacherot, sob direção de Joseph-Antoine Bouvard. Ville de Luxembourg.....	196
FIGURA 2.35 - Dîner offert aux représentants de la République Argentine, le jaudi 20 Decembre 1906 Listas de convidados.....	203
FIGURA 2.36 - Dîner offert aux représentants de la République Argentine, le jaudi 20 Decembre 1906 antar do dia 20 de dezembro de 1906.....	204
FIGURA 2.37 - Rascunhos do Síndico, M. Bellan, mostrando a programação da recepção à delegação argentina em dezembro de 1906.....	207
FIGURA 2.38 - Rascunhos do Síndico, M. Bellan.....	209
FIGURA 2.39 - Plano vencedor do Concurso Internacional para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo.....	214

### CAPÍTULO 3

FIGURA 3.1 - A mancha urbana da cidade de São Paulo em 1842.....	228
FIGURA 3.2 - Em lilás, a mancha urbana registrada no mapa de 1842.....	229
FIGURA 3.3 - Em amarelo, a mancha urbana em 1905.....	229
FIGURA 3.4 - Em amarelo, a mancha urbana em 1905; em laranja, a área adquirida pela City em 1911.....	233
FIGURA 3.5 - O triângulo histórico circundado pelo vale do Anhangabaú.....	233
FIGURA 3.6 - No alto, aspecto do vale do Anhangabaú no início do século XX.....	234

---

FIGURA 3.7 - À esquerda, o aspecto do vale do Anhangabaú após a implantação do parque idealizado por Bouvard .....	234
FIGURA 3.8 - As referências parisienses para S. Paulo.....	235
FIGURA 3.9 - O morro do Chá .....	236
FIGURA 3.10 - Obras do Anhangabaú. Detalhe .....	237
FIGURA 3.11 - Praça Ramos de Azevedo .....	238
FIGURA 3.12 - Rua de Santa Rosa. 1900 .....	238
FIGURA 3.13 - Foto da várzea do rio Tamanduateí com lavadeiras. 1906 .....	238
FIGURA 3.14 - A rua Nova de São José, atual Líbero Badaró .....	239
FIGURA 3.15 - Fotografia tomada da esquina da rua Líbero Badaró com a ladeira de São João, por volta do ano de 1912 .....	243
FIGURA 3.16 - Anúncio de página inteira sobre o lançamento da Companhia Frigorífica Paulista .....	243
FIGURA 3.17 - Nota na imprensa informando sobre a criação da Cooperativa Agrícola-Comercial de São Paulo .....	243
FIGURA 3.18 - Nota na imprensa informando sobre a criação do Automóvel Clube Paulista .....	243
FIGURA 3.19 - Anúncio da Companhia Central de Armazéns Gerais .....	243
FIGURA 3.20 - Anúncio da Companhia Paulista de Seguros .....	243
FIGURA 3.21 - Anúncio da Companhia Economisadora Paulista .....	243
FIGURA 3.22 - Nota na imprensa citando Eduardo Prates como vice-presidente da Companhia Paulista de Vias Férreas .....	243
FIGURA 3.23 - Nota na imprensa citando o Conde de Prates como vice-presidente do Banco de S. Paulo .....	243
FIGURA 3.24 - Intervenções da administração João Teodoro, segundo Campos .....	247
FIGURA 3.25 - Ilha dos Amores assinalada no Mapa da cidade de São Paulo elaborado por Jules Martin -em 1877 .....	247
FIGURA 3.26 - Ilha dos amores. Album comparativo da cidade de Sao Paulo até o ano de 1916.....	247
FIGURA 3.27 - Mapa da cidade de São Paulo. Companhia Cantoneira de Águas e Esgotos, 1881. Detalhe .....	248
FIGURA 3.28 - Intervenções propostas por João Alfredo, segundo Campos .....	249
FIGURA 3.29 - A extensão da proposição de Miranda e Malfatti, segundo Campos .....	250
FIGURA 3.30 - Intendencia de Obras Municipais. Planta de uma secção da várzea do Carmo. 1898.....	253
FIGURA 3.31 - São Paulo. Rua João Alfredo.....	256
FIGURA 3.32 - Planta da área da várzea do Carmo nas proximidades da foz do ribeirão Anhangabaú, mostrando terrenos a desapropriar para a retificação do canal do rio Tamanduateí .....	257
FIGURA 3.33 - Planta da área da várzea do Carmo mostrando terrenos a desapropriar para a retificação do canal do rio Tamanduateí .....	257
FIGURA 3.34 - Ponte sobre o rio Tamanduateí, em madeira .....	258
FIGURA 3.35 - Canal do Tamanduathy. Ponte do aterrado do Braz. Elevação. Detalhe.....	258
FIGURA 3.36 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897. Detalhe.....	259
FIGURA 3.37 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1905, Cococi e Costa. Detalhe.....	259
FIGURA 3.38 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897, Nela está assinalada a “Avenida Circular” .....	260
FIGURA 3.39 - Planta geral da capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim. 1897, Detalhe mostrando a avenida projetada.....	261
FIGURA 3.40 - FIGURA 3.40 - Propostas de Adolpho Augusto Pinto.....	263
FIGURA 3.41 - Estampa 6. Ville de São Paulo. Parc a creer dans le quartier des Carmes.....	264
FIGURA 3.42 - Francisque Cochet. Cidade de São Paulo. Planta do parque da várzea do Carmo e dos Terrenos da Companhia. para a várzea do Carmo .....	265

---

FIGURA 3.43 - Obras do canal do rio Tamandateí. ....	265
FIGURA 3.44 - Projecto do Governo para os Melhormaentos da cidade de São Paulo, [s.d.]. Detalhe mostrando a galeria Webendoerf.....	266
FIGURA 3.45 - Planta cadastral e comercial da cidade de São Paulo, c1911. Detalhe mostrando a galeria Webendoerf.....	266
FIGURA 3.46 - São Paulo. Rua 15 de Novembro,. Cartão-postal Guilherme Gaensly, c.1905.....	267
FIGURA 3.47 - Anúncio do Hotel Bella Vista no Correio Paulistano, 1909.....	267
FIGURA 3.48 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda.....	268
FIGURA 3.49 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda. Anotações dos principais pontos proposta.....	270
FIGURA 3.50 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1905, Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo entre o Largo de São Francisco e a Rua Riachuelo....	271
FIGURA 3.51 - Planta geral da cidade de São Paulo, 1913, Detalhe mostrando a indicação da futura rua Paulo Egídio.....	271
FIGURA 3.52 - Planta da cidade de São Paulo, SARA Brasil, 1930. Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo.....	271
FIGURA 3.53 - Mapa da cidade de São Paulo. Companhia Cantoneira de Águas e Esgotos, 1881. Detalhe mostrando a rua Cristóvão Colombo.....	271
FIGURA 3.54 - Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão. ....	280
FIGURA 3.55 - Beco da Lapa era o nome original da Travessa do Grande Hotel.....	282
FIGURA 3.56 - Volta ao mundo de Sarah Bernhardt.....	282
FIGURA 3.57 - Rua Formosa. 1908.....	286
FIGURA 3.58 - Sobreposição da planta cadastral que acompanha o projeto do vereador Silva Telles, de 1907 e planta dos edifícios a serem demolidos para a abertura da praça de Santo Antônio.....	287
FIGURA 3.59 - Guilherme Gaensly. S. Paulo. Viaducto do Chá II. cartão-postal (detalhe). S.d.....	288
FIGURA 3.60 - Sobreposição da planta do projeto de um parque a ser criado no vale do Anhangabaú, primeira proposta da Diretoria de Obras Municipais.....	289
FIGURA 3.61 - Sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado... ..	292
FIGURA 3.62 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado [1].....	294
FIGURA 3.63 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado [2].....	295
FIGURA 3.64 - Detalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde Prates sobre planta de um parque a ser criado [3].....	296
FIGURA 3.65 - Adolphe Alphand. Les Promenades de Paris Detalhe das ilustrações. Perfil típico de rua. 1873. ....	297
FIGURA 3.66 - Adolphe Alphand. Les Promenades de Paris Detalhe das ilustrações. Parque Montsouris e tipologias para plantação de places.. 1873.....	297
FIGURA 3.67 - Planta para reconstrução do palacete e duas casas anexas pertencentes ao Exmº Sr. Conde de Prates.....	315
FIGURA 3.68 - etalhe da sobreposição da planta do projeto de reconstrução do palacete do Conde de Prates, de 1910.....	315
FIGURA 3.69 - Guilherme Gaensly. São Paulo. Rua Direita.....	320
FIGURA 3.70 - Ante Projecto de Avenidas em S. Paulo. Escala 1: 2000. Alexandre de Albuquerque. Engº Architecto. S. Paulo, 1910.....	321
FIGURA 3.71 - Ante Projecto de Avenidas em S. Paulo. Escala 1: 2000. Alexandre de Albuquerque. Engº Architecto. S. Paulo, 1910. Detalhe.....	323
FIGURA 3.72 - Marc Ferrez. Paul Domeur colhendo café.....	326
FIGURA 3.73 - Samuel das Neves. Engenheiro empreiteiro.....	328
FIGURA 3.74 - Estabelecimento Ceramico Sacoman Frères. Nota Fiscal de compra em nome do “Snr. Dr. Samuel das Neves”.....	328
FIGURA 3.75 - Stockler das Neves & Comp. Materiaes para construcção. Fatura de compras. 1914.....	329
FIGURA 3.76 - Sobreposição dos desenhos da Diretoria de Obras Municipais (no detalhe) e do Escritório Técnico Samuel das Neves.....	335
FIGURA 3.77 - Predio e Terrenos adquiridos pelo Governo do Estado para a realização dos Melhoramentos da Capital.....	337
FIGURA 3.78 - Projecto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. Detalhe.....	338

FIGURA 3.79 - Sobreposição dos desenhos da Diretoria de Obras Municipais e do Escritório Técnico Samuel das Neves .....	339
FIGURA 3.80 - Comparação do desenho intitulado Plano do Centro Cívico com outro, intitulado Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. ....	341
FIGURA 3.81 - Melhoramentos no centro da cidade de São Paulo, propostos em 1906 e 1923 por Luiz Bueno de Miranda. Anotações dos principais pontos da proposta. ....	343
FIGURA 3.82 - Sobreposição das diretrizes da Proposta Luiz Bueno de Miranda ao Plano Samuel das Neves, com alterações propostas pelo último .....	343
FIGURA 3.83 - Projecto do Governo para os Melhoramentos da Cidade de São Paulo. Indicação das diretrizes de projeto alteradas em relação à Proposta de Luiz Bueno de Miranda, de 1906. c. 1910 .....	344
FIGURA 3.84 - Projecto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo .....	345
FIGURA 3.85 - Confrontação da perspectiva do Plano Samuel das Neves publicada no Correio Paulistano e da planta que lhe serviu de base .....	346
FIGURA 3.86 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Planta do centro da cidade de São Paulo [1911].....	349
FIGURA 3.87 - Projeto do Governo para os Melhoramentos da cidade de São Paulo. No detalhe, anotações para inserção da avenida no fundo do vale .....	355
FIGURA 3.88 - O Estado de S. Paulo. Publicação da conferência de Victor da Silva Freire no Grêmio da Escola Politécnica, em fevereiro de 1911 .....	357
FIGURA 3.89 - Samuel das Neves e Julio Micheli. Projeto de reconstrução do palacete do Exto. Sr. Conde de Prates. 1911 .....	359
FIGURA 3.90 - Projeto de transformação do valle do Anhangabaú em avenida central.....	359
FIGURA 3.91 - Planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911 .....	361
FIGURA 3.92 - Planta da Rua L. Badaró. Valle do Anhangabahú. Escala 1/500. M. Rosa .....	363
FIGURA 3.93 - Sobreposição da planta cadastral preparada por Telles sobre a planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911 .....	364
FIGURA 3.94 - Sobreposição do estudo de implantação dos blocos Prates sobre planta cadastral preparada por Telles e a planta dos terrenos situados em plano inferior ao viaducto, de autoria de Samuel das Neves, 1911 .....	365
FIGURA 3.95 - Sobreposição do estudo de implantação dos blocos Prates, 1911, sobre projeto de parque preparado por Telles, 1907 .....	367
FIGURA 3.96 - Sobreposição do projeto de avenida de Samuel das Neves, sobre Estudo para alinhamento da praça 4 cantos .....	368
FIGURA 3.97 - Sobreposição do projeto de avenida de Samuel das Neves, sobre Planta topographica do valle do Anhangabaú.....	369
FIGURA 3.98 - Delimitação do largo a criar segundo o Plano Freire-Guilhem .....	376
FIGURA 3.99 - Cadastro dos predios a expropriar para a construção da nova Praça de Santo Antônio. Escala: 1:200 .....	376
FIGURA 3.100 - São Paulo - Brazil - Praça do Patriarca.....	377
FIGURA 3.101 - Original e cópia da planta do Plano Freire Guilhem. Planta geral. ....	378
FIGURA 3.102 - Planta do prolongamento da rua da Boa Vista até o largo do Palácio.....	379
FIGURA 3.103 - Viaduto suspenso ligando a rua da Consolação ao largo do Ouvidor. (SAMPAIO, 1996, p.97) .....	381
FIGURA 3.104 - Perspectiva a que se refere o dr. Victor da Silva Freire em seu officio ao sr. prefeito municipal .....	385
FIGURA 3.105 - Perspectiva a que se refere o dr. Victor da Silva Freire em seu officio ao sr. prefeito municipal. Neste desenho estão indicadas prováveis ocupações das “areas reservadas” indicadas na planta .....	387
FIGURA 3.106 - A grande avenida da Proposta Machado-Caiuby .....	394

#### CAPÍTULO 4

FIGURA 4.1 - A cidade moderna .....	411
-------------------------------------	-----

FIGURA 4.2 - Plan of Detroit.....	411
FIGURA 4.3 - Federal Capital City Design Competition. Detalhe .....	412
FIGURA 4.4 -Alfred Donat Agache. The federal Capital of Australia. Detalhe. 1911 .....	412
FIGURA 4.5 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Plantas tipo dos edificios propostas com acessos, pela rua Líbero Badaró e pela nova avenida proposta no vale do Anhangabaú.....	416
FIGURA 4.6 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Typo das fachadas para a Nova Avenida de Anhangabahú.....	416
FIGURA 4.7 - O sr. Bouvard. O Estado de S. Paulo .....	426
FIGURA 4.8 - Relatório Bouvard. Primeira página do original manuscrito.....	435
FIGURA 4.9 - Percurso de Joseph Bouvard na manhã do dia 14 de abril de 1911.....	437
FIGURA 4.10 - Varzea do Carmo depois do aterro.....	437
FIGURA 4.11 - Emanuel Dellai. Planta topographica do valle do Anhangabahú:.....	440
FIGURA 4.12 - Segunda versão do projeto Bouvard .....	441
FIGURA 4.13 - Plantas 2 e 6 do Relatório Bouvard reproduzidas, respectivamente, nas Estampas 4 e 6 do Relatório de 1911.....	445
FIGURA 4.14 - Comparação entre as Estampas 6, provável original, e 7, sua provável cópia, do Relatório do Prefeito para o ano de 1911.....	446
FIGURA 4.15 - Comparação entre a Estampa 5 constante do Relatório de 1911..., abaixo, e, acima, desenho realizado por Jules Vacherot .....	446
FIGURA 4.16 - Estampa 5 — Variante da primeira planta, proposta para as alterações a realizar .....	447
FIGURA 4.17 - Planta geral da cidade de São Paulo com anotações à tinta colorida, constante no Relatório de 1911... ..	449
FIGURA 4.18 - Estampa 9 .Diagramma da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipaes.....	450
FIGURA 4.19 - Articulação entre as plantas do Relatório Bouvard.....	451
FIGURA 4.20 - Planta 2 do Relatório Bouvard reproduzida nas Estampas 4 do Relatório de 1911.....	456
FIGURA 4.21 - Estampa 9 — Diagrama da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipais a .....	458
FIGURA 4.22 - Estampa 5. Variante da primeira planta, proposta para as alterações a realizar na parte da cidade compreendida entre as ruas Líbero Badaró e Formosa, .....	459
FIGURA 4.23 - Estampa 6 — Projecto de um parque, a ser creado na varzea do Carmo.....	461
FIGURA 4.24 - Estampa 7 — Variante do projecto de parque, a ser creado na Varzea do Carmo, tendo em vista a alienação de uma parte dos terrenos.....	462
FIGURA 4.25 - 1909. Panorama de São Paulo visto do alto de Sant’Anna.....	464
FIGURA 4.26 - Percurso de Joseph Bouvard na tarde do dia 14 de abril de 1911,.....	464
FIGURA 4.27 - 1908. Mercadinho de S. João.....	464
FIGURA 4.28 - Percurso de Joseph Bouvard na tarde do dia 29 de abril de 1911.....	465
FIGURA 4.29 - 1909. rua da Conceição.....	474
FIGURA 4.30 - Comparação entre o projeto de parque, de Silva Telles e o projeto Bouvard.....	482
FIGURA 4.31 - Sobreposição do projeto de avenida de 20m de largura de Samuel das Neves, sobre projeto de parque, de Silva Telles e o projeto Bouvard .....	484
FIGURA 4.32 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada e dos palacetes Prates sobre e a primeira versão do projeto Bouvard.....	486
FIGURA 4.33 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada e dos palacetes Prates sobre o levantamento topográfico da área .....	487
FIGURA 4.34 - Comparação entre o estudo de Samuel das Neves, 1911, e registro fotográfico das obras de construção dos palacetes Prates, c.1912. ....	488
FIGURA 4.35 - Obras de construção dos palacetes Prates por volta de 1913.....	488
FIGURA 4.36 - São Paulo.. Automóvel Club.....	489
FIGURA 4.37 - Obras de implantação do parque mostrando o movimento de terra para a saia do talude do palacete norte.....	489



---

FIGURA 4.38 - Obras de implantação do parque, com movimentação de terra. ....	489
FIGURA 4.39- Maurice de Ladrière . Mur de soutènement de la rue Líbero Badaro .....	490
FIGURA 4.40 - NEVES, Escritório Técnico Samuel das. Muro de arrimo para a rua Líbero Badaró [1911] .....	490
FIGURA 4.41 - Planta da Rua L. Badaró. Valle do Anhangabahú. Escala 1/500. Detalhe. ....	491
FIGURA 4.42 - Aurélio Becherini. Fotografia tomada aproximadamente do ponto onde hoje se acha o Palacete Prates .....	492
FIGURA 4.43 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada à segunda versão do projeto Bouvard .....	493
FIGURA 4.44 - Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada à segunda versão do projeto Bouvard. Alteração de desenho da avenida.....	495
FIGURA 4.45 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto: eixo transversal ao parque. ....	496
FIGURA 4.46 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e imagem da rua Anhangabaú ampliada .....	497
FIGURA 4.47 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e visual a partir do viaduto do Chá.....	499
FIGURA 4.48 - Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e vista dos palacetes Prates.....	500
FIGURA 4.49 - Cópia da segunda versão do projeto Bouvard .....	502
FIGURA 4.50 - Versão definitiva do Plano Bouvard e imagem do parque implantado .....	503
FIGURA 4.51 - Ville de S° Paolo: Valle do Anhancabahu: Projet de jardin. Desenho de Jules Vacherot .....	504
FIGURA 4.52 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Melhoramentos da Capital. Prolongamento da avenida Brigadeiro Luis Antonio até o centro para a Prefeitura Municipal.....	505
FIGURA 4.53 - Fundos da R. Líbero Badaró.....	508
FIGURA 4.54 - Palácio da Prefeitura e parque do Anhangabahú em construção .....	509
FIGURA 4.55 - Estabelecimento Gráfico Weiszflog Irmãos durante as obras de construção dos palacetes Prates .....	509
FIGURA 4.56 - Estabelecimento Gráfico Weiszflog Irmãos após as obras de implantação do parque do Anhangabaú, c. 1918.....	509
FIGURA 4.57 - Alargamento da rua Líbero Badaró em frente da casa Weiszflog Irmãos e Cia.....	510
FIGURA 4.58 - Sem título. Corte transversal.....	510
FIGURA 4.59 - Parque Buttes Chaumont (topo) e projeto para a várzea do Carmo (embaixo).....	512
FIGURA 4.60 - S. Paulo. Brazil. Aerofoto da década de 1920, de autoria desconhecida, mostrando o Parque D. Pedro II.....	513
FIGURA 4.61 - Um trecho da Varzea do Carmo atravessada pelos tubos que conduzem terra do morro do Vergueiro para o aterramento daquelle local. 1911 ..	514
FIGURA 4.62 - São Paulo (Brasil) - Avenida Paulista .....	517
FIGURA 4.63 - Mapas da cidade de São Paulo em 1905 e 1914.....	518
FIGURA 4.64 - Praça Buenos Aires, vista tirada durante a construção. ....	519
FIGURA 4.65 - Demarcação do terreno a desapropriar segundo a Lei n. 746, de 1904 .....	522
FIGURA 4.66 - N.14. S. Paulo. Rio Tieté, Club de Regatas. Guilherme Gaensly [atribuída], s.d .....	522
FIGURA 4.67 - S. Paulo. Brazil. Aerofoto da década de 1920, autoria desconhecida, onde se pode ver claramente a área da Chacara Floresta.....	524
FIGURA 4.68 - Sobreposição do Plano Bouvard à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1905 .....	525
FIGURA 4.69 - Sobreposição do Plano Bouvard à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914 .....	526
FIGURA 4.70 - Identificação das vias consideradas para o estabelecimento das “nouvelles distributions en amphithéâtre” no Plano Bouvard.....	526
FIGURA 4.71 - Indicação das “nouvelles distributions en amphithéâtre” concebidas por Bouvard para a região do Bexiga.....	527
FIGURA 4.72 - Anéis concêntricos possibilitados pelo Plano Bouvard .....	528
FIGURA 4.73 - Esquema idealizado por Hénard para Paris .....	529

---

FIGURA 4.74 - Sobreposição do Plano Bouvard ao mapa resultante da leitura da imagem aérea da cidade de São Paulo .....	529
FIGURA 4.75 - Estampa 4 — Planta de conjunto das modificações previstas no centro da cidade . Detalhe(Bouvard) .....	531
FIGURA 4.76 - 1914. Cidade (Parte central) .....	532
FIGURA 4.77 - Vista aérea da área central de St. Etienne, França .....	533
FIGURA 4.78 - Vista aérea da área central de São Paulo.....	533
FIGURA 4.79 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a criar.....	535
FIGURA 4.80 - Demarcação dos imóveis desapropriados para a abertura da ligação dos largos de Santa Efigênia e Paçandú.....	537
FIGURA 4.81 - Demarcação dos imóveis desapropriados para a abertura da ligação dos largos de Santa Efigênia e Paçandú. SARABrasil, 1930.....	537
FIGURA 3.77 - Vistá aérea da rua Antonio de Godoi em 1919 .....	539
FIGURA 4.83 - Estampa 12. Detalhe mostrando as propostas de Bouvard modificadas por Freire .....	539
FIGURA 4.84 - O novo Paço Municipal. Plantas do andar térreo e nobre.....	540
FIGURA 4.85- O novo Paço Municipal. Autoridades.....	541
FIGURA 4.86 - O novo Paço Municipal. Pedra fundamental .....	542
FIGURA 4.87 - A área da Sé nos planos e propostas de anteriores ao Plano Bouvard.....	542
FIGURA 4.88 - Joseph Bouvard. Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le Centre de la Capitale.....	543
FIGURA 4.89 - A solução de Bouvard para o Centro Cívico em contraposição à organização menos complexa do Plano Freire-Guilhem .....	544
FIGURA 4.90 - O arranjo de Bouvard para o Centro Cívico e as praças criadas para arejar o conjunto.....	544
FIGURA 4.91 - Estampa 10. Centro da cidade de São Paulo. Modificações projectadas.....	547
FIGURA 4.92 - Parque Monceau.....	548
FIGURA 3.88 - À esquerda, a planta com a proposta da Diretoria de Obras Municipais para a alteração do Centro Cívico concebido por Bouvard.....	549
FIGURA 4.94 - Plano do Centro Cívico.....	551
FIGURA 4.95 - Perfil longitudinal aproximado (com níveis atuais) da solução para a extensão da rua Líbero Badaró prevista no Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais.....	552
FIGURA 4.96 - Perfil longitudinal aproximado (com níveis atuais) da solução para a extensão da rua Líbero Badaró prevista na Estampa 10 do Relatório de 1911.....	552
FIGURA 4.97- Planta organizada de acordo com os pareceres das commissões reunidas de Justiça, Obras e Financas .....	553
FIGURA 4.98 - Planta do Centro Cívico, 1913 .....	553
FIGURA 4.99 - Estampa 11 — Comunicações projectadas entre o centro, as estações ferroviárias e os bairros occidentaes.....	555
FIGURA 4.100 - Articulação entre as Estampas 10 e 11 do Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo .....	556
FIGURA 4.101 - Operações propostas na Estampa 11 evidenciadas pela comparação com o levantamento cadastral de 1910.....	556
FIGURA 4.102 - Giuseppe Chiapperi e Giulio Micheli. Implantação do Viaducto. Escala de 0,002 p.m.....	557
FIGURA 4.103 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a criar.....	562

## CAPÍTULO 5

FIGURA 5.1 - Henri Turot em excursão pelo pampa argentino.....	573
FIGURA 5.2 - Itinerário de Bouvard em visita ao Rio de Janeiro, em 1907.....	578
FIGURA 5.3 - Ora graças!.....	579

---

FIGURA 5.4 - Grande hotel no Rio.....	580
FIGURA 5.5 - Marc Ferrez. Rio. Avenida Central. Detalhe .....	581
FIGURA 5.6 - Projecto da Avenida Central e obras complementares. Projeto de implantação da Avenida Central, com indicação dos imóveis a desapropriar... 583	583
FIGURA 5.7 - Projecto da Avenida Central e obras complementares. Projeto de implantação da Avenida Central, com indicação da nova configuração fundiária .....	583
FIGURA 5.8 - Palácio Monroe e imediações por volta de 1915. ....	583
FIGURA 5.9 - O Convento da Ajuda por volta de 1907 .....	584
FIGURA 5.10 - Anúncio de página inteira no jornal L’Etoile du Sud, sobre as várias companhias ligadas a Percival Farquhar.....	585
FIGURA 5.11 - Debênture da Companhia Concessionária dos Docas do Porto da Bahia.....	587
FIGURA 5.12 - Crédit Foncier du Brésil et de l’Amérique du Sud.. Debenture assinada por Marcel Boulloux-Lafont, .....	589
FIGURA 5.13 - Planta da cidade de Curitiba. Ano 1900 .....	590
FIGURA 5.14 - South Brazilian Railways Co. Ltd. Debenture de 20£ a 25%.....	592
FIGURA 5.15 - Linhas de bonde em Curitiba implantadas por Laveleye, a partir de Rizzi(2003) .....	593
FIGURA 5.16 - Tramways de Curitiba.....	593
FIGURA 5.17 - O portão do Passeio Público de Curitiba, atribuído a Bouvard. ....	598
FIGURA 5.18 - O portão do Cimitière des Chiens,, em Paris.....	598
FIGURA 5.19 - Anúncio da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., no jornal parisiense Le Matin.....	608
FIGURA 5.20 - Planta de Villa América. Avenida Paulista. Escala de 1:2000 .....	610
FIGURA 5.21 - Planta de Villa América e Bela Cintra. Avenida Paulista. Escala de 1:2000 .....	610
FIGURA 5.22 - Chácara do Capão. Sem escala .....	611
FIGURA 5.23 - Le Figaro. Detalhe. Anúncio da Société Générale Immobilière et d’Embellissement de la Ville de São-Paulo .....	618
FIGURA 5.24 - The Brazilian Review, edição de 5 de dezembro de 1911.....	618
FIGURA 5.25 - Áreas adquiridas pela City of San Paulo Improvements em 1911 .....	621
FIGURA 5.26 - Debênture da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. [s.d.].....	626
FIGURA 5.27 - O engenheiro Alex. Oelsner .....	634
FIGURA 5.28 - Detalhe do registro de George Saville Dodd no Livro nº1 de Registro dos empregados da firma City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.....	635
FIGURA 5.29 - Lot 30 in Villa Marianna. Escala 1:1000. Surveyed and triangulated in July 1914 .....	640
FIGURA 5.30 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, poligonização e levantamentos feitos em 1912-1915. Escala 1: 5.000.661	661
FIGURA 5.31 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral [...] Detalhe mostrando os lotes de Vila América .....	643
FIGURA 5.32 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral [...] Detalhe mostrando os lotes de Vila Nova Tupy.....	643
FIGURA 5.33 - Anúncio da City of San Paulo Improvements oferecendo terrenos nos três primeiros loteamentos da companhia, em 1913, .....	644
FIGURA 5.34 - Anúncio da City of San Paulo Improvements oferecendo terrenos e imóveis para venda e locação, em vários bairros de São Paulo .....	644
FIGURA 5.35 -O Estado de S. Paulo, 29.dez.1912.....	644
FIGURA 5.36 - O Estado de S. Paulo, 2.jan.1913.....	644
FIGURA 5.37 - O Estado de S. Paulo, 6.jan.1913.....	645
FIGURA 5.38 - O Estado de S. Paulo, 7.jan.1913.....	645
FIGURA 5.39 - O Estado de S. Paulo, 15.jan.1913.....	645

---

FIGURA 5.40 - O Estado de S. Paulo, 7.fev.1913.....	645
FIGURA 5.41 - Localização do belvedere da rua Rio de Janeiro.....	647
FIGURA 5.42 - City of S. Paulo Improvements & F. L.Co Ltd. Projecto de arruamento de uma parte dos terrenos contiguos às estradas do M'Boy, Butantna e ao Rio dos Pinheiros. Escala: 1:1000 .....	649
FIGURA 5.43 - City of S. Paulo Improvements & F. L.Co Ltd. Projecto de arruamento de uma parte dos terrenos contiguos [sic] as estradas de M'Boy, Butantan e ao Rio dos Pinheiros. Escala 1:1000.....	650
FIGURA 5.44 - Planta Geral da Cidade de São Paulo. Escala 1:20.000. 1913. T.S.P.T.L.&P.Co.Ltd. Detalhe. ....	652
FIGURA 5.45 - Planta geral da cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.0000. Detalhe.....	654
FIGURA 5.46 - CARDOSO, João Pedro. Planta Geral da Cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.000. Detalhe. Perímetros urbano e Suburbano .....	654
FIGURA 5.47 - CARDOSO, João Pedro. Planta Geral da Cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.000. Detalhe. Perímetros urbano e Suburbano e rural .....	655
FIGURA 5.48 - Acima, corte do terreno entre Rua Rio de Janeiro e Perdizes. Abaixo, corte do terreno entre Praca Buenos Aires e av. Arnolfo de Azevedo .....	658
FIGURA 5.49 - Projeto para o Pacaembú [s.d.] .....	659
FIGURA 5.50 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a crear. Na prancha: Cidade de São Paulo — Avenidas e ruas de grande comunicação a crear. Detalhe do primeiro desenho para o Pacaembú .....	660
FIGURA 5.51 - 2:000\$000 em premios aos que propuzerem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú.....	661
FIGURA 5.52 - Terreno adquirido pela City of San Paulo Improvements em 1912.....	662
FIGURA 5.53 - 2:000\$000 em premios aos que propuzerem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú. Detalhe mostrando a conexão inadequada das ruas ao rond-point.....	662
FIGURA 5.54 - Pacaembu. Plano definitivo dos trabalhos de melhoramentos e embellezamento do bairro que vae ser o mais elegante e aristocratico da Capital Paulista .....	663
FIGURA 5.55 - Pacaembu. Plano definitivo dos trabalhos de melhoramentos e embellezamento do bairro que vae ser o mais elegante e aristocratico da Capital Paulista. Detalhe .....	664
FIGURA 5.56 - Pacaembu. P. O engenheiro em chefe dos estudos [a] Rouch .....	665
FIGURA 5.57 - Planta geral da cidade de São Paulo: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Fructuoso e Costa. Escala 1:15.000. Detalhe mostrando o arruamento do Pacaembu. ....	666
FIGURA 5.58 - Projecto de melhoramentos do pacaembu. Rua Traipu.....	669
FIGURA 5.59 - Planta schematica da junção da Avenida Paulista à Rua Palmeiras. Escala 1:1000.....	671
FIGURA 5.60 - Projecto do pacaembu. Prolongamento dos jardins do “Rond Point” A até a Rua das Palmeiras e Pacaembú. Projecto de melhoramentos.....	672
FIGURA 5.61 - Localização das ruas propostas pela City of San Paulo Improvements em 1913 .....	672
FIGURA 5.62 - O arruamento do Pacaembú na Planta geral da cidade de São Paulo de 1914 .....	673
FIGURA 5.63 -Planta da cidade de São Paulo: levantada pela Divisão cadastral da 2ª secção da Directoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal. Edição provisória. 1916. Detalhe mostrando a região do Pacaembú. ....	677
FIGURA 5.64 - Pacaembú valley. Perdizes. São Paulo. Brazil. ....	678
FIGURA 5.65 - Pacaembú. S. Paulo Ry Station. São Paulo. Brazil. ....	679
FIGURA 5.66 - Anúncio de lotes publicado n'O Estado de S. Paulo .....	680
FIGURA 5.67 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, polygonação e levantamentos feitos em 1912-1915 [...] Detalhe mostrando áreas de pequenas dimensões adquiridas pela City of San Paulo Improvements em Perdizes e Lapa.....	680
FIGURA 5.68 - Planta geral dos terrenos da Compa no Alto da Lapa. Escala 1:2000. [s.d.].....	682

---

FIGURA 5.69 - Planta geral dos terrenos da Compa no Alto da Lapa. Escala 1:2000. [s.d.]. Detalhe mostrando o jardim interno de uma das quadras junto à rotunda principal e seus acessos .....	683
FIGURA 5.70 - Planta do loteamento original da Lapa, por Braulio Urioste, Irmãos Falchi e Serafim Corsi, 1891 .....	693
FIGURA 5.71 - Jardim America na Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914 .....	687
FIGURA 5.72 - Loteamento do Jardim América constante em Silvia Ferreira dos Santos Wolff.....	687
FIGURA 5.73 - The plan of the estate prepared by Mr. Raymond Unwin.....	688
FIGURA 5.74 - Panoramic view on the estate at San Paulo .....	689
FIGURA 5.75- Planta dos terrenos dos herdeiros de A.R.R. Milliet e Planta da Villa América .....	691
FIGURA 5.76 - Montagem mostrando a continuidade entre as glebas arruadas por Horácio Sabino e a gleba - o Lote nº 3 - que deu origem ao Jardim América	691
FIGURA 5.77 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000.....	693
FIGURA 5.78 - Garden-City. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. 18.fev.1914 .....	695
FIGURA 5.79 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914.....	698
FIGURA 5.80 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oelsner. Detalhe mostrando a pretendida continuidade entre os Lotes 3, 15 e 42.....	699
FIGURA 5.81 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oelsner. Detalhe mostrando, em verde, o Lote 15 e em tracejado, a área objeto da permuta.....	700
FIGURA 5.82 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914.....	701
FIGURA 5.83 - Garden-City. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. 18.fev.1914. Detalhe mostrando a disposição, dimensões e forma de ocupação dos lotes .....	704
FIGURA 5.84 - Three road junction with arched opening as terminal feature of each road.....	704
FIGURA 5.85 - Projeto Garden City. Detalhe. 28.ago.1914 .....	706
FIGURA 5.86 - Pairs of houses arranged round a green .....	706
FIGURA 5.87 - Hampstead Garden Suburb. Sketch showing group of houses round a green. ....	706
FIGURA 5.88 - Projeto Garden City. Detalhe mostrando a quadra entre as ruas C, João Manoel, A e Rocha Azevedo,.....	707
FIGURA 5.89 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914.....	709
FIGURA 5.90 - Projecto de uma construção de uma propriedade da City of San Paulo Improvements & F. H. L. Co. Ltd a construir-se na Garden-City na rua Brazil, nº 66 e 68 tinta. Escala 1:100 .....	710
FIGURA 5.91 - Projecto para uma construção de propriedade do Exmº Sr. Jairo Bueno de Camargo a construir-se na rua Bella Cintra, nº 431. Escala 1:100. .	710
FIGURA 5.92 - Registro das obras no Alto da Lapa .....	711
FIGURA 5.93 - o arruamento do Butantã. Ao fundo,a várzea do rio Pinheiros.....	712
FIGURA 5.94 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914 [...] À esquerda, detalhe mostrando a indicação do pavilhão e do barracão .....	714
FIGURA 5.95 - Garden-City. Projectado por Raymund Unwin F.R.I.B.A., London, England. ....	717
FIGURA 5.96 - Villa America. Proposta de nova nomeação das Ruas do Projecto de Garden City.....	718
FIGURA 5.97 - City of San Paulo Improvements & F. L. Co. Ltd. Planta mostrando as relações entre os dois projectos de “Garden-City”. ....	721
FIGURA 5.98 - Garden-City. Projectado por Raymund Unwin F.R.I.B.A., London, England. [...] Detalhe mostrando o dreno entre as ruas Bela Cintra e Melo Alves.....	724
FIGURA 5.99 - Villa America. Anúncio n’O Estado de S. Paulo, 19 de dezembro de 1915 .....	725

---

## LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

### CAPITULO 1

QUADRO 1.1 - Relações de Joseph Bouvard na École des Beaux-Arts, na École Spéciale d'Architecture e na Préfecture de la Seine.....	35
QUADRO 1.2 - Quadro geral do histórico da École des Beaux-Arts, Académie des Beaux-Arts e Académie de France a Rome, segundo Egbert (1980) .....	38
QUADRO 1.3 - Esquema geral de progressão dentro da École des Beaux-Arts, segundo Egbert (1980) .....	40
QUADRO 1.4 - Organograma da Exposição Universal de 1900, com a Diretoria de Arquitetura e de Parques e Jardins, sob direção de Joseph Bouvard .....	84

### CAPITULO 2

TABELA 2.1 - Comparativo do crescimento populacional de Buenos Aires e São Paulo na primeira década do século XX .....	126
--	-----

### CAPITULO 3

TABELA 3.1 - Crescimento populacional da cidade de São Paulo.....	230
---	-----

### CAPITULO 4

QUADRO 4.1 - Plantas relacionadas no Relatório Bouvard .....	442
QUADRO 4.2 - Estampas relacionadas no Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat.....	443
QUADRO 4.3 - Comparativo das versões do Relatório Bouvard - original manuscrito x texto publicado pela Revista de Engenharia.....	455

### CAPITULO 5

QUADRO 5.1 - OCORRÊNCIA DO TERMO “CRÉDIT FONCIER” N’O ESTADO DE S. PAULO EM 1911 .....	607
QUADRO 5.2 - OCORRÊNCIA DO TERMO “CRÉDIT FONCIER” N’O ESTADO DE S. PAULO EM 1912.....	607
GRÁFICO 5.1 - Distribuição de lucros da City entre Edouard Fontaine de Laveleye e Joseph-Antoine Bouvard .....	614
QUADRO 5.3 - CRONOLOGIA DOS PRIMEIROS LOTEAMENTOS DA City of San Paulo Improvements.....	624

---

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AAM	Archives d'Architecture Moderne (Bruxelles)
AGORHA	Access Global et Organisé aux Ressources en Histoire de l'Art
AHM	Arquivo Histórico Municipal (ex-Arquivo Histórico Municipal Washington Luís; atual Arquivo Histórico de São Paulo)*
ANF	Archives Nationales de France
BFAUUSP	Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
BHP	Bobliothèque Historique de Paris
BHV	Bibliothèque de l'Hôtel de Ville [Paris]
BHVP	Bibliothèque Historique de la Ville de Paris
BMA	Biblioteca Municipal Mario de Andrade
BNF	Bibliothèque Nationale de France
CM	La Construction Moderne
COSPI	City of San Paulo Improvements Co. Ltd.
EBA	École des Beaux-Arts
ETSN	Escritório Técnico Samuel das Neves
FAUUSP	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
INHA	Institut National d'Histoire de l'Art
LCC	London County Council
MAP	La Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine
MBB	Musée Basque de Bayonne
MCF	Ministère de la Culture de France
MCSP	Museu da Cidade de São Paulo
OESP	O Estado de S. Paulo
PLM	Paris-Lyon-Mediterranée
RER	Réseau Express Régional
RIBA	Royal Institute of British Architects
RMN	Réunion des Musées Nationaux
SEMPLA	Secretaria Municipal do Planejamento
SFA	Société Française d'Archéologie
SMC	Secretaria Municipal de Cultura

---

\* Durante o período de desenvolvimento da pesquisa denominação oficial da instituição foi alterada por mais de uma vez. Como a pesquisa encontrava-se em estado adiantado, preferiu-se manter a denominação "Arquivo Histórico Municipal", que não é a atual.

---





---

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	1
<b>PRIMEIRA PARTE: CONSTRUÇÃO DE UMA ‘EXPERTISE’</b>	
<b>1. FORMAÇÃO ACADÊMICA E PROFISSIONAL</b> .....	29
1.1. Bouvard, arquiteto egresso da École des Beaux-Arts .....	35
1.2. Bouvard, arquiteto do serviço público francês .....	54
1.3. Exposições Universais e experiências na escala urbana .....	76
1.4. Primeiros encargos como ‘expert’ dos “embelezamentos e melhoramentos das cidades modernas” .....	108
<b>2. JOSEPH-ANTOINE BOUVARD NA AMÉRICA DO SUL</b> .....	121
2.1. Olhai para a Argentina!.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 23
2.2. Olhar para Buenos Aires .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 26
2.3. Olhar para Rosário .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 73
2.4. Buenos Aires e Rosario como precedentes ao Plano Bouvard para São Paulo .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 86
2.5. Outros horizontes: Montevideu e Santiago.....	213
<b>SEGUNDA PARTE: JOSEPH-ANTOINE BOUVARD NO BRASIL</b>	
<b>3. Os MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO</b> .....	225
3.1. Os Melhoramentos se insinuam .....	227
3.2. Os Melhoramentos tomam forma(s) .....	268
3.3. Os Melhoramentos se ampliam.....	321
<b>4. O PLANO BOUVARD PARA SÃO PAULO</b> .....	397
4.1. Um problema a resolver, um ‘expert’ à disposição .....	399
4.2. O convite: as diferentes versões.....	403
4.3. Bouvard em São Paulo.....	426
4.4. O Plano Bouvard.....	431
4.5. Entre Bouvard e Victor da Silva Freire.....	531
<b>TERCEIRA PARTE: AÇÕES INTERLIGADAS</b>	
<b>5. A CRIAÇÃO DA CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS AND FREEHOLD LAND CO. LTD.</b> .....	567
5.1. Uma rede de interesses .....	569
5.2. “Uma nova sociedade inglesa, cujos membros principais e organizadores são francezes...” .....	608
5.3. Os primeiros projetos da City of San Paulo Improvements .....	638
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	727
<b>REFERÊNCIAS E FONTES</b> .....	741
<b>ANEXOS</b> .....	783

---



---

## 4. O PLANO BOUVARD PARA SÃO PAULO

*Hosvord*  
Directeur honoraire des services d'architecture et de promenade  
de la Ville et du plan de Paris.

---



## 4.1. UM PROBLEMA A RESOLVER, UM EXPERT À DISPOSIÇÃO

### 4.1.1. FELIZ COINCIDÊNCIA?

Como se viu anteriormente, havia um impasse de difícil solução, pois a tensão entre o Conde de Prates e a Diretoria de Obras Municipais, personalizada por Victor da Silva Freire, aumentara sobremaneira. O Diretor de Obras não havia logrado alterar o destino de toda a área do vale do Anhangabaú e sua transformação em uma “Grande Avenida” era iminente. Por outro lado, o corpo de vereadores da Câmara Municipal não dava conta de apresentar uma definição para o caso. Há dois possíveis motivos que explicariam tal indefinição.

Primeiro, o corpo de vereadores não era coeso, dividindo-se em opiniões que aderiam ora à posição da Diretoria de Obras Municipais, ora à posição da Secretaria de Agricultura. O grau de aderência seria determinado pelo comprometimento pessoal e político de cada um e não se pode esquecer da dilatada esfera de influência do Conde de Prates. Por conta disso, a aprovação da Lei n.1331<sup>1</sup>, em outubro de 1910, havia aberto um precedente praticamente insuperável, como já se viu.

O segundo motivo diz respeito às responsabilidades da Câmara. Ao longo da pesquisa e do levantamento de informações através das Atas da Câmara, da coleção de Leis e Atos municipais e das discussões levadas à público pelos jornais, notadamente o *Correio Paulistano*, onde semanalmente eram publicadas as discussões ocorridas na Câmara, pode-se

observar que durante a primeira década do século XX, o papel da Câmara Municipal relativamente aos assuntos de organização urbana vai sendo gradualmente substituído pela atuação do corpo técnico municipal. Este vai se organizando principalmente em termos de temas ligados à circulação e uso e ocupação do solo, em torno da Diretoria de Obras Municipais. É um processo simultâneo: enquanto a equipe técnica paulatinamente se organiza em termos pessoais e funcionais, através da criação das diversas diretorias, as responsabilidades da Câmara vão se esvaziando, ou ainda, sendo transferidas para esse mesmo corpo técnico.

São várias as justificativas para esse processo, desde a maior complexidade inerente a uma cidade que cresce com demasiada rapidez, trazendo enorme demanda por habitação, visível nos discursos da vereança, como também — uma outra face dessa complexidade crescente —, o aumento da circulação de mercadorias e serviços, de trocas comerciais e sociais, que demandam revisão rápida do sistema viário citadino. Transparece, nos debates da Câmara Municipal transcritos nos jornais, que os parâmetros que orientavam o corpo legislativo tornam-se insuficientes para dar conta de tais demandas, por mais espaço e melhor circulação. Surge, por exemplo, nas discussões sobre os *Melhoramentos de São Paulo*, um debate no qual os vereadores se interrogavam sobre a amplitude da mancha urbana<sup>2</sup>. Seria melhor concentrar a cidade, ou deixá-la crescer ao sabor dos loteadores?

O debate sobre *Os Melhoramentos de São Paulo* solicitava dos vereadores resoluções que não poderiam se apoiar em opiniões que muitas vezes estavam atreladas a seus interesses pessoais, ou dos grupos que representavam, os quais possivelmente ainda tinham o registro de uma

<sup>1</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910, Aprova o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá*

<sup>2</sup> Sessão ordinária em 9 de julho de 1910, *Correio Paulistano*, 10.jul.1910, Câmara Municipal.

cidade menor, muito ligada ao mundo agrícola. Costa<sup>3</sup> e Bernardini<sup>4</sup> referem-se à frequente promiscuidade entre os interesses públicos e privados nesse período. Realmente, frequentemente os interesses privados superpunham-se aos interesses públicos, e um exemplo disso foi a dificuldade de instalação do terceiro parque proposto por Bouvard, na área conhecida como Floresta, em que o processo de desapropriação esbarrou em ‘grilagens’ feitas a mando de homens públicos<sup>5</sup>. Daí resultarem questões tão pungentes quanto aquela sobre o aproveitamento do vale do Anhangabaú. Em tese, sendo a área de domínio particular, a Câmara pouco poderia intervir. Mas o corpo técnico, balizado por questões de salubridade, e de novos conceitos como “plano de conjunto”, “urbanismo” ou “desenho urbano”, olhava para a área como parte importante da constituição do tecido urbano paulistano e, portanto, do conjunto de elementos físicos que poderiam trazer qualidade de vida ao conjunto de cidadãos. São as argumentações em favor de “mais ar”, “mais luz”, “salubridade” e a busca por um caráter “pitoresco” à área central da cidade. Sem dúvida, procurava-se por uma ambiência urbana mais aprazível mas também mais funcional.

Embora tenha sido um vereador, Silva Telles, a propor o aproveitamento do vale do ribeirão Anhangabaú como um parque, a Câmara e suas Comissões de Justiça, Finanças e Obras, mostrou-se ineficaz para a resolução do problema. Basta notar que grande parte do mal estar originou-se da sobreposição das deliberações da Comissão de Justiça, defendendo os interesses privados, sobre as da Comissão de Obras, defendendo o interesse

público, quando da aprovação da Lei n. 1331<sup>6</sup>, que colocou a Câmara e o executivo municipal frente a um problema quase insolúvel, como se viu no capítulo anterior. A Comissão de Obras não teve argumentos suficientes para derrubar os pareceres da Comissão de Justiça, quanto ao aproveitamento do vale e consequentes desapropriações necessárias, causando uma situação, como se viu, em que o Conde de Prates soube muito bem tirar proveito.

Viu-se, também, como o Diretor de Obras Municipais tentou, em vão, impedir a abertura da Avenida Central, esta pensada por Samuel das Neves não como solução única, mas como uma das formas viáveis de aproveitamento da área sem que o Conde de Prates perdesse em demorado, do ponto de vista financeiro. Haveria a área pública, a avenida, contemplando a questão premente da circulação, e também se preservaria o direito de construção do proprietário. A outra possibilidade pensada por Samuel das Neves, que acabou consagrada na história como sendo uma solução vislumbrada por Bouvard, a implantação de dois edifícios com frentes para a rua Líbero Badaró e também para o vale, parece ter sido descartada pela dificuldade em aliar a sua implantação com a avenida no fundo do vale, por sobre o ribeirão. Aparentemente, a ideia era boa, mas não se sabia ao certo como desenvolvê-la, provavelmente nem mesmo dentro do corpo técnico da Diretoria de Obras Municipais. Surgiu, enfim, a possibilidade de Bouvard ser convidado, como reforço aos argumentos de Victor da Silva Freire. Seria ótimo ter suas ideias defendidas pelo arquiteto francês, reconhecidamente uma autoridade em questões de *aménagement urbain*, como se demonstrou no Capítulo 1.

De qualquer modo, é consenso, entre os pesquisadores da historiografia urbana paulistana, de que Joseph Bouvard foi convidado vir a

3 Luiz Augusto Maia COSTA, Victor da Silva Freire: a vida, as ideias e as ações de um urbanista paulistano de primeira hora - 1869-1951, *Cadernos de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo* 2, n. 113, 2012

4 Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. 2008

5 Para uma apreciação do processo de ocupação da várzea do rio Tietê, ver Janes JORGE, *Tietê, o rio que a cidade perdeu: o Tietê em São Paulo 1890-1940*, 2006

6 *Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá*

São Paulo para emitir juízo a respeito dos planos previamente apresentados, os quais representavam os diferentes interesses que se confrontavam naquele momento visando o desenvolvimento futuro da metrópole do café. Porém, como já afirmado, é importante que se esclareça os reais motivos de sua vinda, pois há quem afirme que as motivações da vinda de Bouvard a São Paulo não se ligam à discussão sobre os Melhoramentos, isto é, que Bouvard teria vindo ao Brasil, e à São Paulo especialmente, movido por outros interesses. Ao recompor a trajetória do arquiteto francês no Brasil, tal argumento ganhou consistência e o que se espera demonstrar a seguir é que, de fato, sua vinda a São Paulo, dentro da programação original de sua viagem, resumia-se a uma breve escala entre o Rio de Janeiro e Curitiba.





## 4.2. O CONVITE: AS DIFERENTES VERSÕES

Há várias versões sobre o convite. Hugo Segawa, um dos primeiros autores, se não o primeiro, a trazer o tema a público, afirma que Bouvard estaria no Rio de Janeiro a caminho de Curitiba:

A casualidade na história nem sempre é bem-vista por certas correntes historiográficas, mas é possível que a participação do arquiteto Bouvard numa proposta urbanística na cidade de São Paulo contenha certa dose de imprevisibilidade. [...] Notícias dão conta que em 1911 o arquiteto francês realizava **uma viagem de Paris para o Rio de Janeiro**, rumando em seguida para a cidade de **Curitiba**, a convite de um conterrâneo, onde permaneceu “alguns dias”. **São Paulo era uma escala em sua viagem**. Recusando solicitações para uma estadia mais longa, comprometeu-se na volta para se demorar mais — o que efetivamente cumpriu<sup>7</sup>.

Procurada a fonte utilizada por Segawa, encontrou-se o seguinte:

Há cerca de tres annos, Mr. Bouvard, de Paris veio directamente para o Rio de Janeiro seguindo logo viagem para S. Paulo, onde não se demorou, apesar dos convites recebidos, porque um seu amigo também de origem franceza, queria mostrar-lhe o Estado do Paraná, em cuja capital o nosso hospede illustre permaneceu alguns dias. Voltando desse Estado, Mr. Bouvard, como **promettera na sua passagem, ficou em São Paulo, attendendo deste modo aos instantes pedidos das autoridades paulistas**, que desejavam vêr contribuir para o embelezamento da sua capital, o organizador celebre e applaudido das exposições internacionais da Belgica e da França<sup>8</sup>.

Uma segunda versão, bem próxima à de Segawa, foi postulada por Roney Bacelli, que utilizou fonte diversa, o processo movido pelo casal

Laveleye contra a Companhia City, em 1932<sup>9</sup>. Não há referência a Segawa em seu texto, pois supõe-se que quando preparou sua dissertação em 1982, possivelmente não conhecia o trabalho de seu colega. Assim, segundo Bacelli,

Em janeiro de 1911 o Sr. Edouard Fontaine de Laveleye, capitalista, banqueiro na França, comerciante na praça do Brasil, realiza uma viagem tendo por **\*finalidade o estudo de possíveis futuros negócios em São Paulo\***. Nessa empreitada, obtém o assessoramento do famoso arquiteto francês Joseph Bouvard nas diversas operações que pretendia conduzir<sup>10</sup>.

Continuando, Bacelli afirma:

**Fontaine apresenta o Sr. Bouvard aos membros do governo de São Paulo, e como resultado desta aproximação**, o arquiteto é encarregado da elaboração de planos relativos a melhoramentos urbanos e redimensionamento dos projetos a serem executados na capital<sup>11</sup>.

O autor, no entanto, notou uma contradição das fontes. Segundo ele, em depoimento no processo de 1932, Victor da Silva Freire teria afirmado que “J. Bouvard veio a São Paulo, em 1911, a convite da municipalidade”<sup>12</sup>. Bacelli preferiu apoiar-se “nas declarações do próprio Bouvard, constantes nas atas de encerramento do Banco Fontaine<sup>13</sup>” e optou pela versão de que o arquiteto francês teria vindo a São Paulo a convite de Edouard Fontaine de Laveleye em busca de possibilidades de investimentos.

<sup>7</sup> Almanaque Garnier, 1914 apud Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, 2000, p. 65. — grifo nosso.

<sup>8</sup> João RIBEIRO, *Almanaque brasileiro garnier*, 1914, p. 345. — grifo nosso.

<sup>9</sup> O autor refere-se ao Processo de Ação Ordinária de Reintegração de Posse, Cartório do 1º Ofício, São Paulo, 22 de outubro de 1932, In: Roney BACELLI, *Jardim América*, 1982, p. 25.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Ibid., nota 2

Segundo a versão divulgada por Campos<sup>14</sup>, Bouvard teria sido convidado enquanto fazia uma escala técnica no Rio de Janeiro, **quando retornava a Paris, vindo de sua última passagem por Buenos Aires**. O autor acredita que ambos já se conhecessem e tivessem trocado informações a respeito dos Melhoramentos de São Paulo previamente à sua chegada. Campos faz suas assertivas a partir da ideia de que Bouvard pertenceria ao Museu Social parisiense e que o contato entre ambos teria se dado a partir do ramo do Museu em Buenos Aires, o Museo Social argentino. Ou, ainda, que houvesse uma indicação da parte de Antonio Prado:

Ao pronunciar sua primeira conferência em fevereiro de 1911, **Vítor Freire já vislumbrava a contratação** de Joseph-Antoine Bouvard para o papel de consultor urbanístico em São Paulo. [...]

É possível que Antonio Prado já tivesse conhecido Bouvard por ocasião da Exposição Universal de Paris, em 1889; de qualquer forma, Vítor Freire estabeleceu com o arquiteto francês **um contato via Buenos Aires**. **O diretor de obras conhecia o corpo técnico municipal portenho** e chegaria a se tornar sócio do Museo Social argentino. Calçado no Musée Social de Paris, que aglutinava os principais representantes do nascente urbanismo científico e pós-haussmanniano francês, o Museo Social foi fundado em 1911.

[...]

Por ocasião de sua conferência sobre os melhoramentos de São Paulo, o diretor de Obras dispunha de todas as informações a respeito da remodelação de Buenos Aires, incluindo **desenhos das propostas de Bouvard**. [...]

Freire deveria saber que este estava na Argentina, da qual regressaria no início de abril daquele ano (1911). [...]<sup>15</sup>

Segundo Campos,

O próprio Vítor Freire foi ao Rio de Janeiro, onde o arquiteto francês faria uma escala, levar o convite. Bouvard — ao que tudo indica, previamente informado dos acontecimentos — passaria um mês e meio em São Paulo estudando o caso e preparando seu primeiro relatório, apresentado em 15 de maio de 1911.<sup>16</sup>

Em concordância com o que Bacelli apurou do depoimento de Vítor da Silva Freire em 1932, Toledo afirma que diante do “vivo clima de debates que apaixonou a imprensa” em virtude dos vários projetos apresentados, “o Barão de Duprat, prefeito da cidade entre 1911-14, resolveu chamar o arquiteto Joseph-Antoine Bouvard para que com seus bem-sucedidos 47 anos de exercício profissional fosse árbitro da questão, indicando prioridades.”<sup>17</sup>

Finalmente, assim como Toledo<sup>18</sup>, Simões Junior<sup>19</sup> reporta que Bouvard teria sido convidado, sem no entanto esclarecer como se deu o convite. E como Campos<sup>20</sup>, esse autor defende que foi durante a conferência realizada no Grêmio da Escola Politécnica, que Vítor da Silva Freire lançou a ideia da contratação de Bouvard, de modo que “a partir de todas as considerações apresentadas, a Câmara Municipal em poucos dias iria se mobilizar”<sup>21</sup>. O projeto de lei do vereador Alcântara Machado, encaminhado em 17 de março foi “imediatamente aprovado pelos outros parlamentares, de tal forma que, alguns dias depois, Bouvard já está aqui na capital realizando

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*, 1981

<sup>18</sup> Ibid.

<sup>19</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo*, 1990, p. 116. E também José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, 2004, p. 125-126.

<sup>20</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

<sup>21</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo*, p. 116. E também José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 125-126.

<sup>14</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, 2002

<sup>15</sup> Ibid., p. 142-144. — grifo nosso.

seus estudos”<sup>22</sup>. É compreensível que os ambos os autores não tenham sido mais específicos quanto à sua vinda porque os objetivos de seus respectivos estudos voltam-se para outras questões. No entanto, a menção genérica ao convite pode levar a várias interpretações e entre elas, à ideia de que Bouvard teria sido procurado, em Paris, especificamente para elaborar um plano para a capital paulista, como deixa transparecer a seguinte assertiva: “Em 1911, por ocasião da discussão sobre a remodelação da área central da cidade, [Victor da Silva Freire] foi o responsável pela vinda do arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard ao Brasil”<sup>23</sup>.

Observadas as versões apresentadas pelos autores, nota-se que não são convergentes. Isso pode explicar porque Toledo e Simões Junior adotam uma postura mais neutra, com afirmações genéricas, embora, reitera-se, tal postura possa dar margem à interpretações equivocadas. Das demais versões, tem-se que Bouvard pode ter vindo desde a Argentina, em escala para Paris ou, no sentido inverso, desde Paris em direção à Buenos Aires. Poderia também estar vindo de Paris para São Paulo a negócios. Ou, ainda, São Paulo ser apenas uma escala entre o Rio de Janeiro e Curitiba. Diante desse quadro, algumas considerações merecem ser feitas.

Em primeiro lugar, Bouvard não se encontrava em Buenos Aires nesse momento. Como se viu no Capítulo 2, o plano para Rosário foi elaborado em Paris, e de lá foi enviado para aquela cidade em março de 1911<sup>24</sup>. E é nesse mesmo momento que Bouvard solicita sua aposentadoria<sup>25</sup>.

Ou seja, desliga-se dos compromissos argentinos. É provável que tenha havido certa confusão relativamente à interpretação do discurso de Alcântara Machado. Esta pesquisa entende que quando o vereador afirma “**Olhemos para a Argentina: or sr. Bouvard, nos primeiros dias de abril, deve passar pelo Rio de Janeiro**, azando o ensejo para que lhe aproveitemos os ensinamentos”<sup>26</sup>, ele está usando de uma figura retórica, reforçando a ideia de que não se devia tomar as reformas do Rio de Janeiro como exemplo, mas as operações urbanas em curso em Buenos Aires, sob direção de Bouvard. De fato, é possível que a leitura do trecho acima leve à ideia de que Bouvard encontrava-se em Buenos Aires.

De qualquer modo, já em março de 1911, publicara-se notícia confirmando que o arquiteto viria ao Brasil a partir de Paris:

Cuida-se actualmente de reformar e embellezar a nossa capital, e Bouvard, vindo da Europa, vae brevemente passar pelo Rio, con destino a Buenos Aires, onde já foi aproveitada, com exito indiscutivel, a sua indiscutivel competencia.<sup>27</sup>

Em segundo lugar, o argumento de que Victor da Silva Freire e Bouvard teriam sido postos em contato por pertencerem, respectivamente, ao Museu Social parisiense e ao Museo Social argentino, fica fragilizado ante um problema cronológico: o Museo argentino foi fundado em 23 de maio de 1911<sup>28</sup>, oito dias após Joseph-Antoine Bouvard entregar ao prefeito Raymundo Duprat o seu plano para São Paulo. De outro lado, não se

22 José Geraldo SIMÕES JR., *O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo*, p. 116. E também José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 125-126.

23 José Geraldo SIMÕES JUNIOR, *A urbanística germânica (1870-1914). Internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro*, 2008

24 Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*, 1996

25 Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, 1998.CM-1911-03(2) Nominations, *La Construction Moderne* 26, n. 25, 1911

26 Por indicação..., *O Estado de S. Paulo*, 19.mar.1911, Notas e informações, p. 4. — grifo nosso.

27 Ibid.

28 Oscar BRAGOS, *O Museo Social Argentino e a formação e difusão das idéias do urbanismo*, in: LCQ RIBEIRO e RM PECHMAN, 1996

conseguiu estabelecer conexão segura entre Bouvard e o grupo de profissionais franceses do Musée Social. É muito pouco provável que Bouvard fosse um dos associados daquela entidade por duas razões: Hénard era um dos sócios mais ativos e já se discutiu, no Capítulo 1, a respeito das divergências entre ambos. Uma outra razão diz respeito à posição de Bouvard dentro da Prefeitura do Sena, visto por todos — e investido ele próprio — como continuador da obra de Haussmann e sucessor de Alphand, seu antigo chefe e idealizador do sistema de parques do projeto haussmanniano.

Por outro lado, ao que parece, Bacelli, ao optar pela versão dada por Bouvard em seu depoimento em 1913, não levou em consideração o contexto em que tal declaração ocorreu. Segundo o mesmo processo relatado por Plínio Barreto em 1933, as declarações de Bouvard são proferidas em meio ao processo de encerramento do Banco Fontaine e naquela ocasião o arquiteto acusava Edouard Fontaine de Laveleye de não ter-lhe pago todo o montante combinado relativamente aos serviços prestados na viagem ao Brasil, em particular àqueles relativos à organização da City of San Paulo Improvements<sup>29</sup>. Assim, tivesse o autor acesso aos jornais da época, talvez teria se inclinado à adotar a versão de Victor da Silva Freire em 1932, que tem pontos de convergência com o que foi divulgado pela imprensa à época.

Isso posto, parece mais verossímil a versão trazida por Segawa, segundo a qual Bouvard estaria a caminho de Curitiba. Para tanto, deveria, obrigatoriamente, passar por São Paulo. As linhas regulares de vapores que ligavam a Europa à América do Sul faziam escalas no Rio de Janeiro ou em Santos. Se este foi o caso, porque Bouvard aportou no Rio de Janeiro e não

em Santos? Veja-se, agora, o que a crônica cotidiana e outros documentos contam a respeito.

---

<sup>29</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, 1933, p. 379.

## 4.2.1. O QUE CONTAM OS JORNAIS

### 4.2.1.1. A IDEIA DO CONVITE

Retomando-se os primeiros registros sobre a passagem de Bouvard por São Paulo, observa-se que são de dois tipos: aqueles constantes da documentação da Câmara Municipal depositada no Arquivo Histórico Municipal e as inúmeras citações a seu respeito que são publicadas nos jornais do Rio de Janeiro e de São Paulo. Se o conteúdo das Atas, ainda que objetivamente não apresente as razões de sua contratação, ao menos registra o momento em que em meio ao intenso debate sobre o destino das áreas centrais da capital e os diversos projetos apresentados, examinados no Capítulo 3, surge a referência à efetivação do convite para sua vinda à cidade e, posteriormente, para sua contratação.

De fato, sua vinda ao país tornara-se pública em 15 de março:

A 3 de abril proximo devem chegar ao Rio de Janeiro, a bordo do "Aragon", os srs. Eduardo Fontaine de Laveleye, conhecido banqueiro pariziense, que muitos negocios tem realizado com o nosso paiz; o architecto Bouvard, director dos serviços de architectura da municipalidade de Pariz, e Henri Turot, redactor do "Journal" e conselheiro municipal de Pariz. Os illustres visitantes pretendem percorrer varios pontos do nosso paiz, afim de conhecer "de visu" os recursos economicos de alguns dos nossos Estados. Tanto o sr. Laveleye como o sr. Turot já nos visitaram ha tempos. **O sr. Bouvard, porém, ainda não conhece o Brasil.** Apenas esteve na cidade do Rio de Janeiro, quando regressava da Republica Argentina, aonde fôra dirigir os trabalhos da remodelação da cidade de Buenos Aires<sup>30</sup>.

Dois dias depois, em 17 de março, a proposta para sua contratação era apresentada na Câmara Municipal. O vereador Alcântara Machado proferiu um eloquente discurso defendendo a consulta a Bouvard. Os dois pontos mais importantes eram a autonomia do município, que se via à mercê das decisões e da dotação orçamentária da Secretaria da Agricultura estadual e a resolução das divergências entre os planos apresentados. Como se viu no capítulo anterior, boa parte dos desentendimentos deviam-se à grande influência do Conde de Prates na esfera estadual, que repercutia nas políticas municipais.

Está na consciencia de todos que o Congresso do Estado deferiu em termos a nossa pretensão [sic], autorisando o governo a despender até a quantia de 10 mil contos de réis. Ao que parece (porque até agora a camara não teve conhecimento official do facto), o sr. dr. secretario da agricultura se dispoz a lançar mão da autorisação orçamentaria; confiou a un architecto [Samuel das Neves], alias distinctissimo, a organização de um plano de melhoramentos, plano que se completou dentro do espaço de alguns dias; **entrou em ajuste com o interessado para a aquisição dos predios, cuja demolição é requerida por um dos serviços projectados; e vae começar, ou talvez já tenha começado, sem ouvir a municipalidade, a execução do plano que mandou elaborar.**

[...]

Sr. presidente, é de primeira intuição que a remodelação de uma capital como a nossa não pode ser planejada e executada **de afogadilho, no espaço brevissimo de poucos dias, sob o aguilhão da pressa e a preocupação da velocidade.** Se queremos fazer obra definitiva e aproximada da perfeição, é crasso desacerto dispensarmos a collaboração do tempo. Não se invoque o exemplo do Rio de Janeiro. As situações são completamente dispares. No Rio de Janeiro havia, o que não há felizmente em São Paulo, o problema sanitario, o problema da salubridade urbana, a reclamar solução immediata e inadiavel.

[...]

**O que nós precisamos é um plano, o mais completo possivel, que nos sirva de orientação para o futuro, para ser**

<sup>30</sup> A 3 de abril..., *O Estado de S. Paulo*, 15.mar.1911, Notas e informações, p. 2. — grifo nosso. Encontrou-se registros de sua passagem pelo Rio de Janeiro, em escala, em 1907 e 1909.

**executado gradualmente, com as modificações que as circunstancias aconselhem, evitando assim os planos fragmentarios, quasi sempre defeituosos e frequentemente contraditorios entre si.**

Alcântara Machado ataca o plano encomendado pela Secretaria da Agricultura a Samuel das Neves, acusando-o, nas entrelinhas, de certa irresponsabilidade, quanto à falta de estudos preliminares para a elaboração de seu plano. Como demonstrado no Capítulo 3, Samuel das Neves retomava a ideia lançada por Luiz Bueno de Miranda em 1906. No entanto, aparentemente, a “pressa” acusada pelo vereador tinha mais a ver com as demandas do Conde de Prates, proprietário das terras em questão, que aguardava solução para o impasse desde meados de 1910. O discurso evidencia que a urgência se dava também na esfera municipal, pois a implementação da Grande Avenida parecia irreversível. Na semana anterior, em 9 de março, efetivara-se oficialmente a transferência de parte dos terrenos do Conde de Prates ao Estado, em troca do direito deste de construir ao longo da futura avenida. O vereador prossegue:

**Se há um modelo a seguir, vamos buscal-o em Buenos Aires. Olhemos para a Argentina.** Um simples facto é sufficiente para demonstrar o zelo admiravel, o meticoloso cuidado, o methodo efficaz com que a municipalidade buenairense encara e resolve questões dessa ordem.

Em 1894 (olhae bem a data), em 1894, verificando que o traçado das ruas se faria, fatalmente, fora da parte central, de forma irregular e aberrante de qualquer plano, a municipalidade nomeou uma comissão, composta de seis engenheiros e architectos, para organizar o traçado definitivo de todas as ruas, praças e avenidas, que fossem futuramente abertas.

Só em novembro de 1898, só quatro annos depois, foi que essa comissão apresentou o seu estudo, devidamente organizado, e que esses trabalhos foram approvados pelo conselho

deliberativo.

**Olhemos para a Argentina.** Passados alguns annos, os poderes municipaes da capital platina resolveram rasgar novas arterias, abrir novos espaços livres, remodelar a cidade, augmentar as suas condições de belleza, de arejamento e de conforto.

Que fizeram então os argentinos? **Invocaram o concurso de uma notabilidade mundial, o sr. Bouvard.** Entregaram-lhe a confecção de plano de transformação da metropole portenha e o encarregaram de superintender, tanto quanto possível, a execução das obras.

**Olhemos para a Argentina: or sr. Bouvard, nos primeiros dias de abril, deve passar pelo Rio de Janeiro,** azando o ensejo para que lhe aproveitemos os ensinamentos.

Convidemol-o a visitar a nossa capital; confiemos ao seu exame e a sua critica os projectos existentes; ouçamos a sua opinião, que não será um improviso, mas a lição moderna de um mestre; e, se o permitirem as circumstancias, contratemos com elle a elaboração de um plano geral dos melhoramentos da cidade<sup>31</sup>.

#### 4.2.1.2. ERA PRECISO PREPARAR A OPINIÃO PÚBLICA

Houve uma “preparação da opinião pública” a respeito de Bouvard. Certamente desconhecido do público em geral e também muito provavelmente desconhecido entre os engenheiros e arquiteto locais, à exceção, talvez, dos franceses radicados em São Paulo e aqueles que, como Victor da Silva Freire, tivessem formalizado sua educação na França. No dia 18 de março, portanto no período decorrido entre o discurso de Alcântara Machado, que lança a ideia da consulta a Bouvard e sua aprovação pela Câmara, foi publicada matéria a respeito do arquiteto francês, colocando-o como uma das estrelas da nova “plêiade” de teóricos da ciência das cidades:

<sup>31</sup> Melhoramentos de S. Paulo, *O Estado de S. Paulo*, 20.mar.1911, Notas e informações, p. 5. — grifo nosso. .

O grande architecto cujos conselhos a camara municipal, como se vê de outra secção<sup>32</sup>, deliberou hontem solicitar, antes de tomar qualquer resolução relativamente das obras de transformação gradual de S. Paulo, fez parte da gloriosa pleiade que tendo à sua frente Stubben na Allemanha, Purdon Clarck na Inglaterra, Cuypers na Hollanda, Sitte na Austria, Boito (Camillo, o irmão do compositor) na Italia, desenvolveu na Europa o gosto pela «arte publica» que teve num artista belga, Broerman, o mais notavel e esforçado propagador.

Não é que Bouvard (Joseph Antoine — nascido em Saint Jean de Bourmay, Isère, a 19 de fevereiro de 1840) não se tivesse igualmente distinguido em muitos ramos da sua arte. Premiado com a medalha de primeira classe ao sair da Escola de Bellas Artes foi o colaborador de seu mestre Constant-Dufeux nas obras da Escola de Direito, do Pantheon, da «mairie» da XX circumscripção.

Mais tarde e já trabalhando como chefe, construiu, entre outors, o edificio dos Archivos do Departamento do Sena, o quartel da Guarda Republicana, as gares de Saint-Etienne e de Marselha, a Bolsa Central do Trabalho, o Museu Carnavalet. E, para muitos, será sempre o delicado e fino artista que restaurou a velha igreja de Saint-Laurent.

Numa especialidade estava elle, porém, destinado a sobrepujar os seus contemporaneos de uma geração de architectos de valor. A decoração, os effeitos de perspectiva, o emprego dos novos materiaes, a polychromia deviam guindal-o rapidamente ao lugar saliente que occupa desde 1889, depois de sua admiravel obra da exposição universal onde o bellissimo «Dome Central» era concepção e composição propria.

Essa tendencia de Bouvard era desde muito aproveitada. Em todas as exposições anteriores se encontram vestigios da sua passagem na de Vien na [sic] 1873, de Londres 1874, de Bruxellas 1878. O pavilhão dos serviços administrativos obra sua nesta ultima, foi considerado trabalho tão notavel e original, com a sua decoração de terracota que, finda ella, foi a construcção transportada para os Campos-Elyseos e alli conservada.

Quando se aposentou Huet do cargo em que substituiu Alphan [sic], a cidade de Pariz não hesitou. Dividiu o serviço de obras municipaes ao meio, para confiar a Bouvard a parte de «architectura e jardins».

O que foi a obra desse departamento na exposição de 1900, em que coube ao seu chefe o papel de director geral da construcção, é por demais conhecido. Mas o que havia dado anteriormente maior nome ainda ao illustre architecto fora a decoração das ruas e praças de Pariz por occasião da visita dos soberanos russos. Essa decoração foi o ponto de partida das magnificencias mais tarde exhibidas nas primeiras cidades do mundo e marcou o desterro dos armadores e artistas de fançaria a quem antigamente eram entregues.

Varias cidades, entre as quaes *Buenos Aires*, a elle recorreram para o estabelecimento de seus programmas edilicios.

É que ao mais requintado bom gosto e sobrio estylo allia Bouvard qualidades de excellente e economico administrador.

São dois predicados difficeis de se encontrarem juntos e que conferem ao mestre francez um lugar saliente entre os reformadores de cidades do nosso tempo<sup>33</sup>.

Observe-se que, apesar do primeiro parágrafo tentar colocá-lo, como se disse, ao lado dos teóricos dos recentes estudos urbanos, o que se segue é um currículo em que o maior peso está concentrado em projetos de edificios. O pouco que traz sobre sua experiência na escala urbana refere-se a ações de embelezamento para festas públicas, corroborando o que se afirmou no Capítulo 1, a respeito da evolução de sua carreira. Supõe-se que as informações tenham sido retiradas de alguma publicação, pois esse currículo se aproxima da matéria publicada na revista *Architectural Record*<sup>34</sup>, que em julho de 1900 trazia matéria sobre Bouvard, a propósito do enorme sucesso da Exposição Universal daquele ano, conforme já se comentou no primeiro capítulo desta tese. E provavelmente, o texto contou com a contribuição do Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, pois a citação dos teóricos alemães está em conformidade com o seu repertório de estudos<sup>35</sup>.

32 Referênica à seção onde eram publicados os principais eventos do executivo e do legislativo municipal.

33 O grande architecto..., *O Estado de S. Paulo*, 18.mar.1911, Notas e informações, p. 4. — grifo do original

34 René de CUERS, J. A. Bouvard, *Architectural Record*, n. 10, 1900

35 Ver, a respeito da bibliografia de Victor da Silva Freire, José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabau*

No dia seguinte, *O Estado de S. Paulo* registrou a ansiedade pelo convite, ressaltando que se tratava de oportunidade única, em vista do que foi chamado de “feliz coincidência” ou seja, a demanda por um plano para São Paulo e a visita de Bouvard. A matéria conclamava os envolvidos nos debates acerca dos Melhoramentos de S. Paulo a fazer uma espécie de “trégua”, até que Bouvard proferisse sua opinião a respeito.

Por indicação, que o vereador dr. Alcântara Machado inteligentemente sustentou na tribuna da Câmara Municipal, está resolvido que se convide Bouvard a vir a S. Paulo. Bouvard, como hontem dissemos, é um architecto de reputação universal, e a **sua especialidade consiste na reforma e embelezamento das grandes cidades.**

[...] A indicação do sr. Alcântara Machado, por conseguinte, tem a recommendal-a, além do mais, uma flagrante oportunidade. **São Paulo pode obter, por quantia relativamente insignificante, o que só com muito dinheiro obteria, sem esta feliz coincidência da viagem de Bouvard à America do Sul com os primeiros golpes da picareta demolidora nas horriveis casinholas das nossas ruas antigas.**

Divergem as opiniões quanto ao pouco que já se fez. Dizem uns que está errado, dizem outros que está certo, e, francamente, ninguém sabe para que lado há de pender, porque, seja qual for o merecimento dos profissionais no debate, nenhum delles é especialista, faltando a todos, portanto, autoridade que se imponha.

O que está naturalmente indicado agora é **que o debate cesse e tudo se suspenda, até que o especialista chegue e emita a sua opinião imparcial e desapaixonada.**<sup>36</sup>

Já era certa a aceitação ao convite ainda não realizado? É a questão que emerge da leitura dos últimos parágrafos:

Bouvard, certamente, deixar-nos-á um plano completo. Esperemos esse plano e comecemos a executá-lo depois, conforme os nossos recursos nos forem auxiliando, com mais

ou menos vagar, mas com metodo, sem precipitações perigosas e, principalmente, sem o receio, que hoje está em todos os espiritos, de que seja gasto inutilmente, ou quasi, o dinheiro publico.

Não nos illudamos. A época ainda não é para realização de obras adiveis. E palpita-nos que o grande resultado da vinda de Bouvard a S. Paulo vae ser que esta verdade fique em tal evidencia que todos a reconheçam e a ella se submettam<sup>37</sup>.

O discurso de Alcântara Machado originou projeto enviado à Câmara que, aprovado, converteu-se na Resolução nº 8, de 23 de março de 1911, na qual o prefeito era autorizado “a contratar com o engenheiro Bouvard a organização de um projeto de melhoramentos na capital, mediante as clausulas e condições que entender convenientes, ‘ad-referendum’ da Câmara”<sup>38</sup>.



Em outra oportunidade a mesma estratégia foi tomada .Pouco antes do plano ser entregue oficialmente, supõe-se que houve novo “preparo da opinião pública”, pela publicação de extensa matéria n’*O Estado de S. Paulo*, intitulada “ A Cidade Moderna”<sup>39</sup> [FIGURA 4.1]. É um artigo nas mesmas linhas da conferência de Victor da Silva Freire no grêmio da Escola Politécnica, que havia sido publicado entre fevereiro e março, com ilustrações, citações e remissões a trabalhos de Hénard e teóricos alemães.

Não era subscrito por ninguém. Sabe-se, entretanto, que somente Victor da Silva Freire, naquele momento, teria condições de elaborar semelhante texto, pois os autores citados constituíam a referência teórica do

<sup>37</sup> Ibid.

<sup>38</sup> SÃO PAULO - MUNICÍPIO, Resolução n.8, de 23 de março de 1911, 1911

<sup>39</sup> A CIDADE MODERNA, *O Estado de S. Paulo*, 14.mai.1911, p. 5.

<sup>36</sup> *O Estado de S. Paulo*, 19.mar.1911, p. 4. — grifo nosso.



Diretor de Obras Municipais<sup>40</sup>: Hénard; o dr. Goldemund, de Colônia; um artigo de Nussbaum no *Handbuch der Hygiene*<sup>41</sup>; e artigo de Badoureau, sobre Philadelphia, publicado na *Revue Scientifique*<sup>42</sup>.

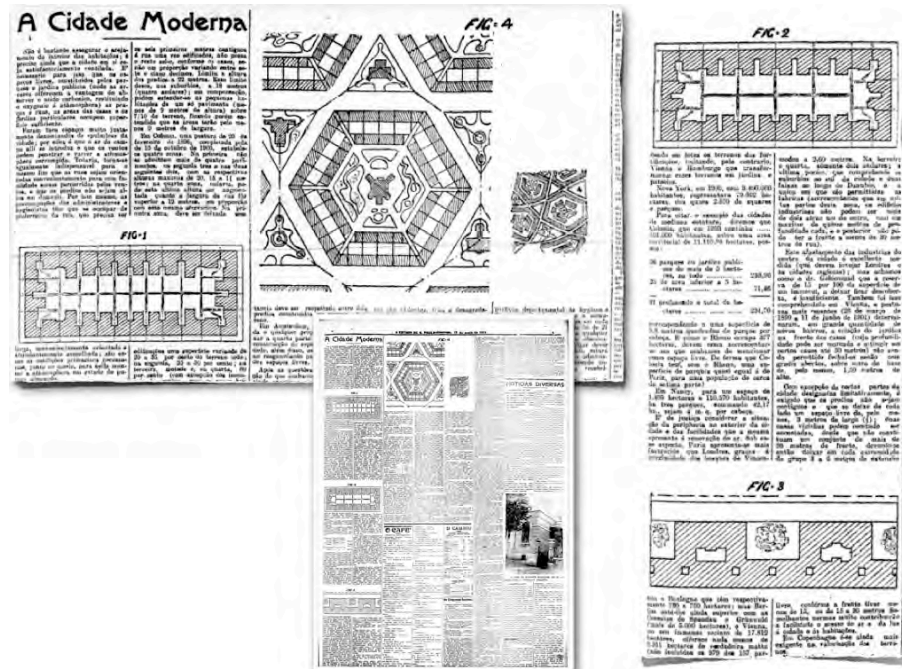


FIGURA 4.1 - A cidade moderna. O Estado de S. Paulo, 14.mai.1911

Este último autor oferecia um estudo em que discutia o arejamento, assim como a economia das cidades, a partir de sua geometria. Ou seja, o

40 Sobre a preferência de Freire pelos estudos urbanos de origem alemã e também norte americana, ver, especialmente, Luiz Augusto Maia COSTA, A presença Norte-americana na Revista Politécnica, 1905-1930, *Pós* 16, n. 25, 2009, p. 80-98. O autor enumera as referências que Freire usou para seu artigo “Melhoramentos de S. Paulo”: “as referências citadas por Freire: Sitte, Hénard, a “garden city”, o arquiteto Th. Fischer – professor da Politécnica de Stuttgart –, o arquiteto Henriki – professor da Politécnica de Aachen. Quando comenta os bem-sucedidos planos de extensão de cidades, cita Londres, em 1866” e o caso de Washington”. Ver, também, José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

41 Não se encontrou o texto citado.

42 BADOUREAU, Essai sur le tracé rationnel des voies de communication dans les villes, *Revue scientifique de la France et de l'étranger* 2, n. 15, 1882, p. 461-467.

desenho das cidades era examinado como um problema matemático. Retomava, por exemplo, a elaboração do plano de 1807 para Detroit, Estados Unidos, onde o padrão hexagonal pensado por Woodward<sup>43</sup>, só parcialmente implantado como se vê na FIGURA 4.2, traria benefícios quanto a aspectos higiênicos assim como o melhor aproveitamento dos lotes.

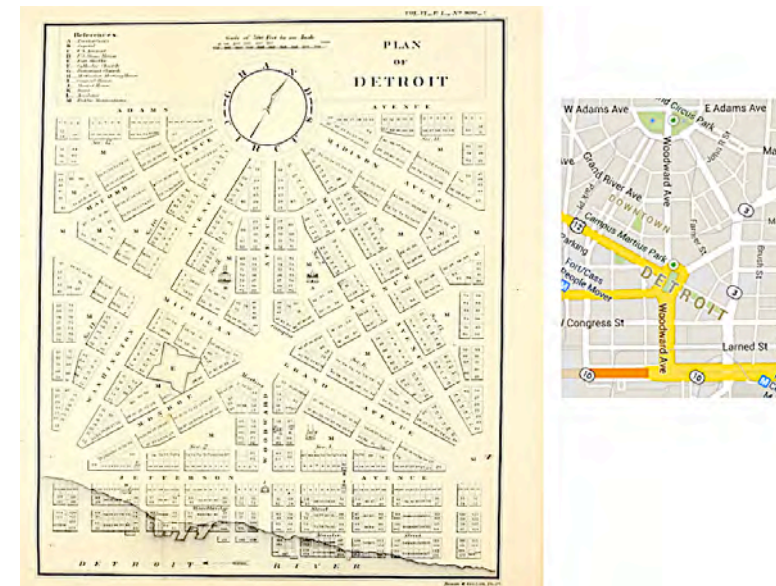


FIGURA 4.2 - Plan of Detroit. 1807 A direita, mapa atual da cidade, onde se pode observar a parte implantada do plano. GoogleMaps2014. Acesso em 29.jul.2014.

A utilização de desenhos extremamente regulares, baseados em formas simples, era algo recorrente. O casal de arquitetos Marion e Walter Griffin, ex-colaboradores de Frank Lloyd Wright, elaborava, nesse mesmo período, seu plano para o concurso para Canberra, no qual a dupla lançou mão da ideia da organização do desenho urbano a partir de polígonos regulares, como se vê na FIGURA 4.3.

43 John William REPS, *The making of urban America: a history of city planning in the United States*, in: John William REPS, 1992

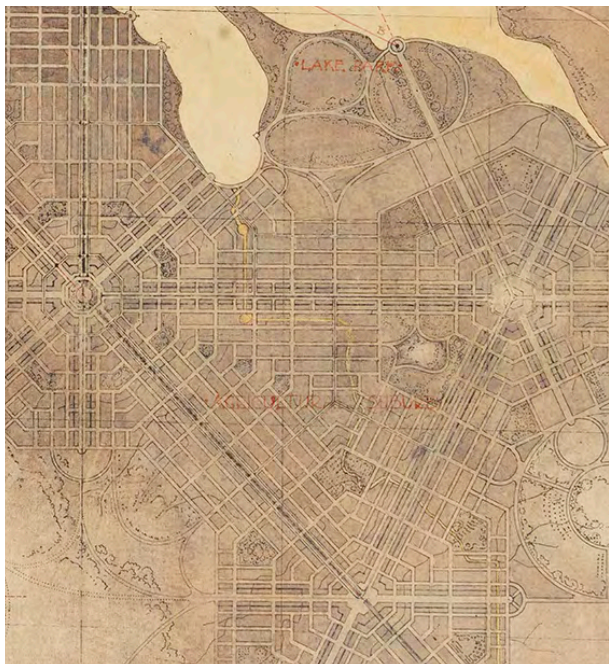


FIGURA 4.3 - ^ Federal Capital City Design Competition. Detalhe. National Archives of Australia, 2014<sup>44</sup>

Nesse mesmo concurso, o francês Alfred Agache, discípulo de Hénard, conquistou o terceiro lugar. Seu desenho também organizava-se sob os mesmos princípios de regularidade, demonstrando que as ideias circulavam rapidamente [FIGURA 4.4].

Voltando à “Cidade Moderna”, em grande parte do texto, o autor compara a solução de “arejamento” — restrições na ocupação do solo aliadas à implementação de áreas verdes — de várias cidades estrangeiras: inicia com Paris e segue trazendo os casos de Viena, Hamburgo, Nova York, Colônia, Nancy, Copenhague e Amsterdam, ao citar os estudos de Hénard<sup>45</sup> principalmente, e outros, que foram publicados à época. Ainda tomando

Hénard como exemplo, comenta as vantagens da adoção da solução do “boulevard dentado”, o *boulevard à redans*<sup>46</sup>, como se vê no canto inferior direito da FIGURA 4.1.



FIGURA 4.4 - Alfred Donat Agache. *The federal Capital of Australia*. Detalhe. 1911 Federal Capital City Design Competition. Detalhe. National Archives of Australia, 2014<sup>47</sup>

Fecha o texto com um comentário em defesa do arejamento das cidades através da implantação de parques que em tudo parece ser endereçado ao Conde de Prates e seu colega Padua Salles:

Não é bastante assegurar o arejamento do interior das habitações; é preciso ainda que a cidade em si seja satisfatoriamente ventilada. É necessário para isso que o espaços livres, constituídos pelos parques e jardins publicos (onde as arvores offerecem a vantagem de absorver o acido carbonico, restituindo o oxygenio á athmosphera) as praças e ruas, as areas das casas e os jardins particulares ocupem superficie sufficiente.

[...] a preocupação dos administradores e higienistas têm que se occupar de preferencia da rua, que precisa ser larga, convenientemente orientada [...]

Essas exigências devem ser traduzidas nas posturas de

<sup>44</sup> AUSTRALIA. National Archives of AUSTRALIA, 29 *design. creating a capital*. Walter Burley Griffin.

<sup>45</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*, 1904-1909

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Ibid.

viabilidade das cidades [...]

Nas grandes cidades, é mister estabelecer reservas internas de distancia em distancia. Não foi essa a compreensão das coisas em França, infelizmente, e não poucas cidades, Pariz à frente, permittiram não somente que os proprietarios cobrissem quasi todo o terreno que lhes pertencia com construcções desproporcionadas, como consentiram na diminuição gradual dos proprios espaços livres do seu patrimonio. [...] Incita por essa razão Hénard a municipalidade parisiense à não commeter um erro irreparavel, vendendo em lotes os terrenos das fortificações, imitando, pelo contrario, Vienna e Hamburgo que transformaram esses terrenos em jardins e passeios.

[...]

Convem por fim dizer ainda uma palavra do interesse consideravel que há para as cidades, mormente para as que crescem rapidamente, em possuir planos de extensão e alinhamentos organizados, **com direito de impedir os particulares de construir a seu bel-prazer e violando taes planos.**<sup>48</sup>

#### 4.2.1.3. EFETIVA-SE O CONVITE

O convite realmente efetivou-se quando da chegada de Bouvard ao Rio de Janeiro. E não por acaso, o enviado foi o próprio Victor da Silva Freire, conforme informa o correspondente d'*O Estado de S. Paulo* na capital federal:

Hontem [dia 3 de abril de 1911], muito tarde, [Bouvard] desembarcou, não tendo podido conferenciar como o dr. Victor Freire, que dahi [de São Paulo] viera encarregado pelo prefeito municipal dessa capital de entender-se com elle [...]

A conferencia do dr. Victor Freire com o engenheiro Bouvard realizou-se esta manhan, no hotel dos Estrangeiros, onde se acha hospedado.

O dr. Victor Freire expôs-lhe que a camara municipal de S. Paulo fôra levada a fazer-lhe o convite no intuito de imprimir uma orientação segura á administração da cidade **e que o que de momento mais exigia era o exame, sob o ponto de vista**

**de conjunto, do projecto de modificação do centro da cidade, que a Secretaria da Agricultura está fazendo organizar** e que não tardaria á submeter á approvação do legislativo municipal, em obediencia á constituição do Estado, e votar os creditos necessarios.<sup>49</sup>

Não se conseguiu apurar com precisão se ele já havia sido contactado em Paris, antes de embarcar para o Rio de Janeiro. Acredita-se que não, pois aparentemente a viagem a São Paulo estava fora de sua agenda, afirma a mesma nota n'*O Estado de S. Paulo*:

É inexacto que vá a Buenos Aires, como noticiaram alguns jornaes. Estava decidida a sua viagem, quando lhe chegou ás mãos o convite da municipalidade de S. Paulo para estudar o plano geral e methodico da cidade. [...] O sr. Bouvard partirá talvez para Minas Geraes, demorando-se nesse Estado poucos dias, indo directamente a Bello Horizonte.<sup>50</sup>

#### 4.2.1.4. O ACEITE

Bouvard aceitou o convite. Ainda segundo *O Estado de S. Paulo*, “ficou decidido, tambem que, chegando a S. Paulo o illustre engenheiro será posto em contacto como todas as pessoas capazes de informal-o utilmente como os srs. Ramos de Azevedo, Silva Telles e Arthur Motta, chefes de repartições, etc”<sup>51</sup>.

Victor da Silva Freire regressou a São Paulo no dia seguinte, 5 de abril, “pelo nocturno de luxo”. Procurado pela imprensa, nada quis adiantar sobre suas tratativas no Rio de Janeiro, além da informação de que Bouvard chegaria a capital paulista por volta do dia 15 de abril. Ficou acordado que

<sup>48</sup> *O Estado de S. Paulo*, 14.mai.1911, p. 5. — grifo nosso.

<sup>49</sup> O engenheiro Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 5.abr.1911, Telegrammas

<sup>50</sup> Ibid.

<sup>51</sup> Ibid.

“Depois de visitado o local e estudado o problema em conjunto o engenheiro Bouvard dará o seu parecer”<sup>52</sup>.

#### 4.2.1.5. ENTRE DIVERGÊNCIAS, UM ‘IMBROGLIO’

Não foi somente Victor da Silva Freire que deslocou-se ao Rio de Janeiro naqueles primeiros dias de abril de 1911. Bouvard recebeu mais visitas vindas da capital paulista. Conforme *O Estado de S. Paulo*,

quando terminava a conferencia que s. exa. [Bouvard] teve com o dr. Victor Freire, solicitava-lhe uma audiência um compatriota seu, engenheiro da comissão de estudos da Secretaria da Agricultura, para mostrar-lhe uma collecção de desenhos fazendo parte dos que devem ser enviados á camara municipal e dando uma idéa do plano imaginado.

O sr. Bouvard examinou-os attentamente, tendo-lhe communicado o referido engenheiro que a comissão contava encomendar dentro em breve todo o material necessario.<sup>53</sup>

No dia seguinte, nova nota tratava do assunto:

Foi hontem publicada uma noticia, autorizada pelo sr. dr. secretario da agricultura, declarando que s. exa. não incumbira engenheiro algum de entender-se como o architecto Bouvard, no Rio, sobre os melhoramentos da cidade de S. Paulo.

A palavra do sr. dr. Padua Salles é o bastante para que acreditemos inteiramente nessa declaração. Podemos assegurar, entretanto, que a informação do nosso correspondente do Rio é rigorosamente verdadeira em todos os seus pontos.<sup>54</sup>

As notas repercutiram até o final do mês de abril, quando Bouvard já estava preparando o seu plano, em São Paulo. No dia 21, uma nota no

*Correio da Manhã* acusava as divergências que envolviam a contratação de Bouvard:

S. Paulo, 20 (D) — Consta que o secretario da Agricultura desistirá de prosseguir nos planos de melhoramentos da cidade, visto que a Municipalidade tenciona protelar o alinhamento da rua Líbero Badaró, onde o governo já dispendeu 1.600 contos. Parece também que a Camara insiste em confiar os referidos planos à direcção do engenheiro francez Bouvard.<sup>55</sup>

No dia 23, reiterando o que fora noticiado dois dias antes, o articulista “C.”, do *Correio da Manhã* mencionava a “desinteligência” entre os poderes estadual e municipal paulistas.

Essa questão de melhoramentos de S. Paulo não está tão clara como a muitos se afigura. Embora haja, aparentemente, completa unidade de vistas entre a Municipalidade e o governo, já se percebem desinteligencias entre os dois poderes. Dizer seria que escrevessemos Prefeitura. Recapitulando ou relembrando um facto, que provavelmente passou despercebido a muita gente, salientemos a pressa com que o sr. Padua Salles, secretario da Agricultura, mandou declarar que não incumbia *engenheiro algum de conversar no Rio com o sr. Bouvard*, isso no dia seguinte à publicação de uma entrevista que ahi teve com o notavel estrangeiro o sr. Victor Freire, engenheiro da Prefeitura.

Outro detalhe importante, que põe em flagrante relevo o desacordo entre o governo e a Prefeitura, a proposito do plano geral dos melhoramentos da cidade: o sr. Bouvard vae installar no Theatro Municipal o seu escriptorio, enquanto permanecer em S. Paulo... exclusivamente para estudar o plano dos melhoramentos, ou melhor, da remodelação completa de S. Paulo. Agora o mais importante de todos os detalhes: corre ou é quasi certo que o secretario da Agricultura, comprehendendo a má vontade da Prefeitura, ou da Camara, como quizerem, desistirá de prosseguir nos planos de melhoramentos e reformas que começaram a ser executados com a derrubada do lado impar da rua Líbero Badaró, onde se diz terem sido já

<sup>52</sup> Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 6.abr.1911, Notas e informações, p. 2.

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ibid.

<sup>55</sup> Viajante, *Correio da Manhã*, 21.abr.1911, Pelo telegrapho. São Paulo, p. 4.

despendidos cerca de 1.600 contos.

A Municipalidade protela a concessão de alinhamento para a referida rua. Seja por isto ou por aquillo, o que toda gente vê claro é nada mais nada menos que uma divergencia entre os dois poderes, que precisavam estar unidos e obedecendo a solicitações de um programma uniforme, a respeito das reformas que se projetam em S. Paulo.

O sr. Bouvard veiu, com a sua palavra e com sua presença, accender ideaes grandes e projectos colossaes no espirito dos homens que desejam alterar da noite para o dia a planta de uma cidade como S. Paulo, onde vivem e trabalham talvez cerca de 350 ou 400 mil habitantes. Parece que ao governo do Estado não sorri muito tamanho emprehendimento. E a todos, que assistem de palanque aos caprichos de um e outro poder so resalta uma necessidade verdadeiramente inadiavel: abrir, no perimetro urbano, novas vias de comunicação, visando não so o embellezamento, mas principalmente a disseminação do transitio.<sup>56</sup>

Talvez por conta da distância, nota-se flagrante equívoco do articulista. “C” confundiu-se quanto ao destinatário do “pito” passado por Pádua Salles. Este refereia-se à de Ladrière, que auxiliava Samuel das Neves na elaboração do plano encomendado pela Secretaria de Agricultura e não à Victor da Silva Freire. De qualquer modo, era visível o esforço da municipalidade em atrasar qualquer decisão, pelos motivos já elencados no capítulo anterior. No dia 25, nova nota:

O negocio dos melhoramentos de S. Paulo tem uma historia ainda inedita. Comentemol-o porque a politica, que em tudo se intromete, não é completamente estranha ao que se passa a respeito de uma questão em que todos deveriam querer o progresso desta terra. Conforme já viram os leitores do *Correio da Manhã*, a Prefeitura diverge do governo a proposito dos planos, já iniciados, dos melhoramentos da capital paulista. O que vamos narrar é desconhecido mesmo em S. Paulo.

O autor da idea de reformar a capital é o sr. Olavo Egydio, secretario da Fazenda, actualmente na Europa. O digno paulista

insistia sempre com o seu collega da Agricultura, sr. Padua Salles, para que fosse levantada uma planta completa da cidade. Foi ainda o sr. Olavo Egydio que conseguiu que o Congresso autorizasse o emprestimo de dez mil contos, destinados à execução dessa iniciativa.

O sr. Padua Salles, porem, hesitou sempre escrupulizando em mandar fazer a planta sem ouvir a Camara Municipal. Conferenciou por isso com o actual prefeito, sr. Raymundo Duprat, e remetteu a este um officio acompanhando a planta das obras que o governo projectava realizar.<sup>57</sup>

Essa passagem também traz certo equívoco ao se confundir o levantamento de uma “planta completa da cidade”, ou seja, uma planta cadastral, com um plano. Porém, de fato, o *Correio Paulistano* havia noticiado meses antes, em fevereiro, que Raymundo Duprat estivera conversando com Padua Salles e teriam chegado a um acordo quanto aos Melhoramentos, que brevemente deveriam entrar em execução e que se iniciariam

pelo alargamento da rua Líbero Badaró, cujas casas do lado impar soffrerão um recuo de 11 metros, o que dará 18 metros para a largura definitiva dessa arteria, em toda a sua extensão, do largo de S. Bento à rua José Bonifacio. No terreno sobresalente, serão construidos predios com fachadas para a rua Líbero e valle do Anhangabahú.

A elevação desses edificios, será de dois andares na rua alargada, e tres na parte opposta. Os planos das fachadas serão submittidos à aprovação do governo e da prefeitura, garantindo-se assim a belleza esthetica das ruas.<sup>58</sup>

Chegou-se a realizar estudos para os edificios indicados no artigo, atualmente pertencentes ao acervo da Biblioteca da FAUUSP, como mostram as FIGURAS 4.5 e 4.6.

56 C., De S. Paulo (21-4-911), *ibid.*, 23.abr.1911, Topicos e noticias, p. 2. — grifo do original

57 \_\_\_\_\_. , De S. Paulo (23-4-1911), *Correio da Manhã*, 25.abr.1911, Pingos e respingos

58 Estiveram ante-hontem em conferencia..., *Correio Paulistano*, 22.fev.1911, Notas, p. 1.

Segundo o jornal, nesse encontro também teria sido decidida a abertura da praça de Santo Antonio e as desapropriações necessárias. Quanto à região do vale do Anhangabau, “será aberta uma ampla avenida com 20 metros de largura, e mais duas lateraes que correrão paralelamente, com passeios convenientemente arborizados, como a antiga Avenida Tiradentes.”<sup>59</sup>, o que coincide com o arranjo da perspectiva mostrada na FIGURA 3.90.

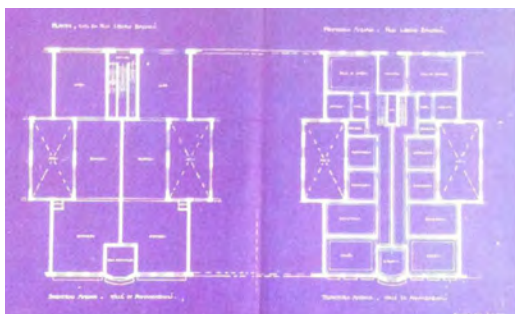


FIGURA 4.5 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Plantas tipo dos edifícios propostas com acessos, pela rua Líbero Badaró e pela nova avenida proposta no vale do Anhangabau. Cópia heliográfica.. Sem data. Acervo Biblioteca FAUUSP



FIGURA 4.6 - Escritório Técnico Samuel das Neves. *Typo das fachadas para a Nova Avenida de Anhangabahú.* Sem escala. Esse desenho certamente refere-se a uma das possibilidades de

ocupação do vale do Anhangabau estudadas por Samuel das Neves para atender ao Conde de Prates. Desenho original, tinta sobre papel. Sem data. Acervo Biblioteca FAUUSP.

Para a rua Formosa, a nota afirmava que foi decidido que seriam “construídos prédios com duas fachadas”<sup>60</sup>. Encerrando a nota, a alusão à indenização ao Conde de Prates, pelos imóveis envolvidos nos Melhoramentos:

já o governo e a prefeitura entraram em acordo com o proprietário dos terrenos [o Conde de Prates], tendo-se também fixado o preço da desapropriação dos prédios da rua Líbero e dos terrenos do valle do Anhangabahú<sup>61</sup>. A área destes últimos terrenos está calculada em pouco mais de 27mil metros quadrados.

[...]

No despacho de hontem [21 de fevereiro] do secretario da Agricultura, foram confirmadas as resoluções a que nos vimos referindo, ficando assente que, ainda esta semana, se lavre a escriptura do recuo dos prédios da rua Líbero e desapropriações dos terrenos do valle do Anhangabahú.<sup>62</sup>

A nota fazia menção também ao viaduto da rua da Boa Vista e a abertura da rua Paulo Egídio, “que do largo de S. Francisco virá dar na rua Direita, em frente da Casa Allemão”<sup>63</sup>. Enfim, o programa do projeto da Secretaria da Agricultura, como examinado no Capítulo 3. Victor da Silva Freire demorou para tomar conhecimento das notas. Ou por decidir-se a respondê-las. Em 25 de abril, fez publicar o que seria sua resposta à série de notas, em especial à publicada no dia 23:

<sup>60</sup> Ibid.

<sup>61</sup> Uma publicação do ano de 1918, traz essa informação, a respeito de um acordo entre as partes para a indenização do Conde de Prates. Segundo o artigo, Bouvard teria convencido o conde a abrir mão da ideia de reconstrução de seus imóveis próximos ao Teatro Municipal. Cf. *O Estado de S. Paulo*, 1918

<sup>62</sup> *Correio Paulistano*, 22.fev.1911, p. 1. A escritura foi assinada em 9 de março de 1911, segundo consta no *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, 1912, p. 10.

<sup>63</sup> *Correio Paulistano*, 22.fev.1911, p. 1.

Só hontem tive conhecimento do seguinte trecho com que o numero de domingo dessa folha do Rio [*Correio da Manhã*] abre a sua correspondência desta cidade [...]

A manhosa habilidade com que meu nome foi enredado na meada esta pedindo rectificação ou, melhor, restabelecimento de um incidente que foi dado por encerrado e completamente esclarecido a 5 do corrente, isto é, há quasi tres semanas...

No dia seguinte ao da chegada ao Rio do sr. Bouvard, tive com elle uma entrevista em que lhe expliquei, em nome do sr. Prefeito, o programma que lhe era proposto. Finda a entrevista, passou-me o illustre architecto um cartão de visita em que se lia o nome de «marqués M. De Ladriere de...» (não me recordo o resto do título), seguido de algumas linhas que não li.

«Quem é este senhor?» perguntou-me o sr. Bouvard. «É o engenheiro principal do escriptorio a quem a Secretaria da Agricultura encarregou das obras de melhoramentos, respondi eu, a quem o proprio sr. Samuel das Neves me apresentára na Rotisserie, declinando-me mais os títulos de antigo alumno da Polytechnica de Pariz e ex-official do exercito francez como justificativa à missão especial que lhe confiara de estudar as duas importantes obras d'arte do projecto [as pontes da rua Boa Vista e do largo da Memória].

E fui eu mesmo que, sahindo, disse ao porteiro do Hotel dos Estrangeiros que avisasse o sr. de Ladrière para subir.

Mais tarde, no almoço, soube então que elle fizera ver ao sr. Bouvard grande copia de desenhos, entre os quaes os das pontes, cujos ferros iam ser encommendados por esses dias, segundo accrescentou. [...]

Foi isto que se passou e que não pode deixar de ser confirmado pelo sr. Bouvard, pelo sr. Turot, e pelo sr. Ladrière, a quem não conheço de perto mas que, se de facto possui o que se requer para se desempenhar da incumbencia que lhe entregou o sr. Secretario da Agricultura, não o negará de certo.

[...]

No dia seguinte o sr. Secretario da Agricultura declarou não ter autorizado ninguem a ir ao Rio. E como ninguem põe em duvida a sua palavra, ficou-se sabendo que o sr. De Ladrière fôra falar ao sr. Bouvard sem autorização do sr. Padua Salles.<sup>64</sup>

Victor da Silva Freire referia-se ao engenheiro francês de Maurice de Ladrière que, como já se viu, colaborava com o Escritório Técnico Samuel das Neves. No mesmo dia, de Ladrière enviou sua resposta, desmentindo que houvesse viajado ao Rio como emissário do Secretário da Agricultura, tentando resolver o mal-estar:

Senhor diretor d'O Estado de S. Paulo

Senhor,

Em resposta ao artigo do sr. Victor Freire, publicado esta manhã, tenha a gentileza, lhe peço, de publicar a carta anexa que acabo de lhe enviar.

[...]

São Paulo, 25 de abril de 1911

Sr. Victor da Silva Freire.

São Paulo

Senhor,

Não querendo deixar um mal-entendido ou um equívoco sobre minha viagem ao Rio de Janeiro, permita-me lhe oferecer os motivos exatos.

É bem verdade que tive a honra de ir ver nosso illustre arquiteto francês Sr. Bouvard. Mas, como eu mesmo já havia enfatizado ao próprio M. Bouvard, lá estive por minha própria vontade e sem nenhum título oficial. Minha visita foi aquela de um compatriota a outro compatriota tendo, ambos, amigos em comum.

**\*Nessa ocasião eu precisava obter algumas informações a respeito de casas importadoras de cabos, aço, etc., para terminar os projetos do governo, e era natural que houvesse uma coincidência de minha ida ao Rio com a chegada de M. Bouvard.** Na qualidade de compatriota e sobretudo de admirador de seus grandes talentos, fiquei contente de poder colocar-me à sua disposição e **contar-lhe sobre os estudos de um projeto que lhe interessava.**

Como vê, foi sem nenhum caráter oficial e sem nenhuma ordem superior que estive no Rio no dia 4 deste mês.

Minha presença a bordo do "Aragon" em companhia de alguns amigos pessoais e meu encontro com M. Bouvard no dia seguinte foram atos ditados exclusivamente pela minha vontade pessoal.

64 Victor da Silva FREIRE, O correspondente do "Correio da Manhã" e os "melhoramentos de S. Paulo", *O Estado de S. Paulo*, 25.abr.1911, Telegrammas, p. 8.

Receba, senhor, minhas considerações,  
M. M de Ladrière de Fongaufier, engenheiro.<sup>65</sup>

Finalmente, última nota, no dia 27 de abril, acusando o *imbroglio*, o mal estar entre as partes, posto que é evidente que ambos deslocaram-se ao Rio de Janeiro com semelhantes intenções:

Ou muito nos enganamos ou a questão que se relaciona com os melhoramentos de São Paulo vai cada vez mais embrulhada. E como não se trata de uma questão no nada, mas de um problema muito serio e de grande importancia para essa progressista capital, não será demasiado tudo o que se escrever ou disser a respeito. Graças às correspondencias para o *Correio da Manhã*, a questão dos melhoramentos tomou um aspecto novo. Discutem-n'a, formulam-se desmentidos, fazem-se insinuações, ensaiam-se polemicas e até o illustre dr. Albuquerque Lins, digno presidente do Estado, foi chamado a falar sobre o momentoso assumpto. Ainda bem, porque ao menos não se dirá amanhã que os poderes publicos não cumpriram o seu dever, deixando correr à revelia questões que entendem com o presente e o futuro de S.

<sup>65</sup> Tradução livre da autora. No original: "Monsieur le directeur de l'"Estado de S. Paulo" Monsieur, En réponse à l'article de mr. Victor Freire, paru ce matin, veuillez, je vous prie, avoir la bonté de publier la lettre ci-jointe que je viens de lui faire parvenir. Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération. M. M. DE LADRIERE DE FONGAUFIER, infénieur. 52, rua José Bonifacio. \_\_\_\_São Paulo, le 25 avril 1911. Mr. le dr. Victor da Silva Freire. S. Paulo. Monsieur, Ne voulant pas laisser un malentendu ou une erreur planer sur mon voyage à Rio, je me permets de vous en donner le motifs exacts. Il est très vrai que j'ai eu l'honneur d'aller voir notre illustre architecte français Mr. Bouvard. Mais, comme je l'ai fait remarquer, moi même à Mr. Bouvard, j'y suis allé de ma propre bonne volonté et sans aucun titre officiel. Ma visite a été celle d'un compatriote à un compatriote, ayant les deux des amis communs. A cette époque il m'était nécessaires de posséder quelques informations précises auprès des maisons importatrices de câbles, acier, etc., pour terminer les projects du gouvernement; il était tout naturel que Mr. Bouvard arrivant à cette époque, le fasse coincider mon déplacement à Rio avec son arrivée. En ma qualité de compatriote et surtout d'admirateur pour ses grands talents, j'étais très heureux de pouvoir me mettre à sa disposition et lui communiquer les études qui avaient été faites pour un project qui l'intéressait. Comme vous voyez, ce n'est à aucun titre officiel et sans aucun ordre supérieur que je me suis rendu à Rio le 4 de ce mois-ci. Ma présence à bord de l'"Aragon" en compagnie de quelques amis personnels et le lendemain mon entretien avec Mr. Bouvard, ont été des actes exclusivement dictés par ma volonté personnelle. Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée. M. M. de Ladriere de Fongaufier, ingénieur." In: M. de Ladriere de FONGAUFIER, Melhoramentos de S. Paulo, ibid., 26.abr.1911, Secção livre, p. 9. — grifo nosso.

Paulo.

[...]

Hoje appareceram duas notas officiosas sobre o caso dos melhoramentos, uma no *Correio Paulistano*, outra no *Estado de S. Paulo*. O cotejo dessas notas mostra bem claro a anarchia e a desorientação em que se acha aqui o problema dos melhoramentos de São Paulo. O *Correio Paulistano* diz que o governo vai realizar os melhoramentos autorizados pelo art. 34 da lei do orçamento vigente. Mas escreve o *Estado* que o governo irá dispendendo aos poucos a verba dos 10.000 contos destinada aos melhoramentos, deixando para mais tarde as grandes reformas de que S. Paulo carece.<sup>66</sup>

#### 4.2.1.6. NOTAS DISCORDANTES

A ideia de trazer um especialista externo não foi uma unânime. Algumas vozes levantaram-se contra o convite, por diversas razões.

Uma das primeiras manifestações foi enviada pelo cidadão que assinava “João Paulo”, em carta dirigida ao editor d’*O Estado de S. Paulo*. Na missiva, o cidadão mostrava seu descontentamento com a maneira como o debate estava sendo conduzido:

Escreveram-me a propósito da resolução que tomou a Câmara Municipal de ouvir sobre os melhoramentos da cidade o arquiteto Bouvard:

- Li em vosso jornal de ontem ( não encontrei este artigo no referido dia, no jornal) a informação de que, por iniciativa do dr. Alcantara Machado, fora resolvido pela Câmara Municipal convidar o Sr. Bouvard, o afamado arquiteto das cidades, a visitar São Paulo e estabelecer o plano definitivo de seus melhoramentos.

Somos em tese, illustre Sr. Redator, vossa opinião. Para qualquer serviço particular ou público se deve procurar, sem perda de tempo, o ‘competente’. Este é o processo inicial, prático e econômico.

<sup>66</sup> C.,De S. Paulo (27-4-911), *Correio da Manhã*, 29.abr.1911, Pingos e respingos, p. 1. — grifo do autor.



Entre nós, porém, não se usou prudentemente deste método desde o início. Não se organizou um plano geral, **tentaram-se apensar vários projetos, preparou-se um certamente discordante de alvitres, planos e críticas. O erro é pois, desde a sua origem**, grave e culposo. E as razões que na mesma local de vossa gazeta se expõem ao público, são deveras lamentáveis.

Divergem as opiniões quanto ao pouco que já se fez. Dizem uns que está errado, dizem outros que está certo, e, francamente ninguém sabe para que lado se há de pender, porque, seja qual for o merecimento dos profissionais empenhados no debate, nenhum deles é especialista, faltando a todos, portanto, autoridade que se imponha.<sup>67</sup>

A fala de “João Paulo” é interessante, porque demonstra que a noção de “urbanismo”, enquanto campo disciplinar autônomo era completamente desconhecida do público em geral e mesmo dos mais afeitos à arquitetura e à engenharia, como parece ser o caso do missivista. Em todo caso, é um indicador interessante do quanto a discussão entre Diretoria de Obras Municipais e Secretaria da Agricultura podia permear a sociedade paulistana. A impressão é que o cidadão comum recebia o assunto como um caso político somente:

Todavia, não nos parecem inteiramente justas essas razões. Primeiramente porque **não consideramos ‘especialidades’ a construção das cidades**, em segundo lugar porque não foram congregados todos os esforços para a organização de um plano harmônico de melhoramentos, não se orientou a opinião pública, não se convocaram as competências e autoridades que, em nosso meio, deveriam pela sua situação hierárquica e profissional colaborar pessoalmente no grande problema paulista. Não desejando apontar nomes de engenheiros e arquitetos – cuja nomeada se estende extra-muros da cidade paulista – notaremos que funciona na capital uma escola superior politécnica, onde se ensina a engenharia e a arquitetura civil – estética e técnica das construções e das cidades – ciências técnicas concomitantes. E constituída essa

academia por uma assembléia de profissionais cuja autoridade é oficial e incontestada. Não nos consta que esse grêmio fosse intimado a colaborar no projeto de nova cidade, como elemento de conselho, como autoridade sábia e competente. A esta coletividade se juntariam outras repartições técnicas, da parte do governo e do município, constituindo uma comissão de individualidades de eleição, com o fim expresso de orientar e metodizar os pontos de vistas gerais, estudar as necessidades e recursos da população urbana, discutir e organizar um plano completo para a construção da nova cidade de São Paulo.

A atual deliberação da municipalidade, acertada e tardia, desautoriza os profissionais anteriormente convocados para o estudo dos melhoramentos, e por igual suscitibiliza os competentes que não foram sequer convidados a depor nesta magna questão do Bem Público.

A essa comissão de profissionais, especialmente nomeada para por o problema em equação, para formular um plano, cumpriria então convidar o Sr. Bouvard e outros especialistas, afim de julgar as questões duvidosas, esclarecê-las e ilustrá-las.

Desta sorte a resolução da câmara municipal, muito embora criteriosa, lança sobre a idoneidade das nossas autoridades técnicas e administrativas, uma nota suspeitosa de descrédito.

O intuito de aproveitar o Sr. Bouvard na sua rápida passagem para a Argentina, esperando obter ‘por quantia relativamente insignificante’ esse plano de melhoramentos, é de oportunidade e denuncia sólida orientação de poupança<sup>68</sup>

Parece desconhecer, ao mesmo tempo, que dois dos envolvidos no debate fossem professores da Escola Politécnica. “João Paulo” continua, tecendo observações um tanto bairristas, como ele próprio admite, mas nem por isso impertinentes:

**Entretanto, se passageiro é a visita, o estudo será incompleto, o plano não poderá ser julgado perfeito, provocará a mesmo diatribos de críticas, e perderá essa autoridade que deveria impor-se**, marcando superiormente um caminho a seguir, uma ordem de trabalhos, um orçamento de encargos e despesas.

Acresce que esse plano, estranho em absoluto no caráter da

67 João PAULO, Coisas da cidade, *O Estado de S. Paulo*, 20.mar.1911 — grifo nosso.

68 Ibid. — grifo nosso.

nossa cidade, sua história e tradição – solo, clima, formação e aspecto da sua população – talvez a moldará em uma dessas formas universais, a que não faltarão sem dúvidas boas qualidades de técnicas e estética, mas a que faltará certamente a pitoresca conformação que nos denuncia a vida antepassada da cidade, o seu crescimento tormentoso, as modalidades locais do seu solo e clima, que compõem sob o colorido especial do céu e da paisagem, o caráter tradicional, o cunho próprio e nacional.

Entrementes, amigo Sr. Redator, votada a proposta do criterioso vereador e aceite pelo respeitável público paulista, de cujo Bem ora tantos se ocupam desveladamente, resta-nos aguardar que se aproveite o programa em toda a sua experimental latitude, pondo de lado as rabugices anacrônicas de um velho bairrista por demais arqueólogo e impertinente.

20/03/1911

João Paulo<sup>69</sup>

Em outras manifestações também acusava-se um certo desprestígio relativamente aos técnicos locais, a possibilidade de onerar os cofres públicos com despesas desnecessárias e as diferenças culturais e geográficas entre França e Brasil.<sup>70</sup>

Outros, partidários do plano encomendado pelo governo estadual ao Escritório Técnico Samuel das Neves, escreveram aos jornais, bradando seu apoio:

"O engenheiro Bouvard chegou aqui pelo nocturno, foi recebido por funcionarios da Prefeitura, passeiou de automovel pela cidade, almoçou lautamente e declarou que 'estava entusiasmado' com o progresso de São Paulo".

Ora, só pode estar entusiasmado com o progresso de São Paulo quem conheceu a nossa capital ha vinte annos atraz.

Donde se conclue que o sr. Bouvard, no genero "cavação", não nos trouxe nenhuma novidade... (faltou accrescentar a

ilustração:) PORQUE ESTAMOS AQUI, FIRMES COM O PADUA...<sup>71</sup>

Houve manifestações de desgasto mesmo depois de entregue o relatório ao prefeito Duprat. Um dos mais notórios foi o artigo publicado na *Revista de Engenharia* por Alexandre de Albuquerque, autor do plano chamado "Grandes Avenidas", no qual explica sumariamente seu projeto e a intenção do grupo de empresários que representa. Após fazer considerações sobre a experiência profissional de Bouvard, critica seu plano que, segundo o autor, não passaria de uma série de intervenções pontuais adequadas à pequena e insuficiente verba que o Governo do Estado cedeu à Prefeitura.

Passa, então, de modo sutil, a desqualificar a proposta de Bouvard, afirmando que o arquiteto francês não fez mais do que trabalhar sobre obviedades, questões que já estavam na pauta de preocupações da administração pública. Termina enfaticamente, protestando sobre o descaso do poder municipal em relação tanto aos profissionais formados pela Escola Politécnica, quanto pelo seu corpo docente.<sup>72</sup>

Para organizar o tão decantado projecto de melhoramentos de S. Paulo, os poderes municipaes julgaram imprescindivel a presença do sr. Bouvard, a quem nós, como noveis discipulos, devemos preito de homenagem. Com tudo, deculpem, os leitores, a ousadia do conceito, não faltam em o nosso Estado, architectos e engenheiros, que passaram seis longos annos nos bancos da academia, recebendo das mãos dos mestres diplomas scientificos, todos aptos para estudar e organizar um projecto geral de melhoramentos da capital paulista. Quer-nos parecer que na nossa escola superior de engenharia se timbra em existir alumnos os conhecimentos indicados nos programmas, e que os novos engenheiros, depois de consumir fulgurantes dias da

<sup>69</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>70</sup> Falou-se nas altas quantias já dispendidas antes mesmo da contratação de Bouvard, cf. *Correio da Manhã*, 21.abr.1911, p. 4. Acusou-se o exagero de verbas destinadas aos Melhoramentos

<sup>71</sup> ASSALIS, A prata da casa. (Uma gentileza da Ilustração), *O Estado de S. Paulo*, 23.abr.1911, p. 8. — grifo do original.

<sup>72</sup> Alexandre de ALBUQUERQUE, As grandes avenidas e os Melhoramentos, *Revista de Engenharia* 1, n. 1-7, 1911, p. 44-45.

mocidade, na conquista do saber, possuem os conhecimentos e o bom senso necessario para collaborar honradamente na solução de todos os problemas uteis á comunidade em que vivem. Se para dar conselhos technicos sobre os melhoramentos da capital, é necessaria a presença do Sr. Bouvard, parece-nos logico aconselhar o Governo do Estado que se dispense do luxo de manter uma escola superior de Engenharia, de Architectura e de Industria, esquecendo-se, mesmo, que entre os seus illustres mestres, figura o nome do mais notavel architecto brasileiro.<sup>73</sup>

Como se viu, nesse momento o a proposta das “Grandes Avenidas” não havia sido totalmente descartada, tramitando na Prefeitura. Albuquerque defendia sua proposta, considerando-a como um conjunto de “obras complementares ás organisadas pela Prefeitura, para serem executadas por uma empreza particular”<sup>74</sup>.

Como a discussão dilatou-se além das fronteiras paulistas, houve quem se manifestasse desde o Rio de Janeiro, vendo similaridades entre as operações de Pereira Passos e as que tomavam forma em São Paulo:

Decididamente os theatros municipaes não se fazem, no Brasil, sinão para aborrecimento de uns, para despertar o espirito industrialista de outros ou para que taes monumentos venham acabar tristemente, nas mãos de empresarios gananciosos que transformam os monumentos, cuja construcção em regra custou rios de dinheiro, em salão de conferencias literarias ou de banquetes politicos.

Aconteceu assim no Rio de Janeiro e o mesmo succederá em S. Paulo. A politica anda a corvejar em torno do Theatro Municipal. A capital artistica do Brasil, na phrase talvez ironica daquella notavel comediante que ainda, de quando em quando, vem à luz da ribalta, encanecida de tremula, colher as derradeiras flores da sua gloria poente, não é chamada a se pronunciar sobre o destino do majestoso edificio da rua Barão Itapetininga. Trata-se muito — isso, sim — de aformosear toda a redondeza do Theatro Municipal. O architecto Bouvard,

depois de virar e mexer todo São Paulo, com o sr. Victor Freire por cicerone, concluiu que é necessario rasgar ruas, derrubar novas quadras, gastar mais dinheiro em desapropriações, improvisar praças e terraços, tudo convergindo para o Theatro Municipal, como si a area de S. Paulo se resumisse nequelle perimetro comprehendido entre as ruas Formosa, S. João, Barão de Itapetininga, Conselheiro Chrispiniano e largo Paysandú.

E por esse parecer o digno engenheiro francez recebeu, ao que se diz, a quantia de cem mil francos, que naturalmente será escripturada pelo sr. Ramos de Azevedo entre as muitas parcellas já engolidas pelo nosso famoso e decantado Theatro...<sup>75</sup>



<sup>73</sup> Ibid., p. 45.

<sup>74</sup> Ibid., p. 44.

<sup>75</sup> De S. Paulo (28-5-911), *Correio da Manhã*, 30.mai.1911, p. 1.

#### 4.2.2. A INTERPRETAÇÃO DESTA PESQUISA QUANTO AO CONVITE

Das notícias dos jornais, confirma-se, aparentemente, a “feliz coincidência”<sup>76</sup> e “certa dose de imprevisibilidade” apontada por Segawa<sup>77</sup>. Os jornais informam que Bouvard tinha uma programação prévia que incluía visitas à Belo Horizonte, Curitiba e São Paulo. Ao que indicam as notícias, Joseph-Antoine Bouvard vem ao Brasil para tratar de negócios pessoais. A informação que fora veiculada nos primeiras notas, quanto ao seu destino final ser Buenos Aires é corrigida e divulgam-se suas intenções de conhecer Minas Gerais e o Paraná, onde Edouard Fontaine de Laveleye tinha negócios. Ao que parece, a programação original previa o percurso Rio de Janeiro - Minas Gerais - São Paulo, como escala - Curitiba. Talvez essa seja a razão para que Bouvard aporte no Rio de Janeiro ao invés de Santos, o que seria mais natural, caso estivesse vindo diretamente à capital paulista<sup>78</sup>.

O fato é que no Rio de Janeiro, Victor da Silva Freire encontrou-se com Bouvard e este aceitou o convite. Provavelmente em razão disso, a agenda original de Bouvard tenha sido alterada e Minas Gerais acabou sendo o último destino do arquiteto francês.<sup>79</sup>

É patente, deve-se acrescentar, a curiosidade suscitada pelos Melhoramentos de São Paulo, bem como a perspectiva da contratação de

Bouvard, nos meios cariocas. Na frenética circulação de notícias a respeito da questão, *O Correio da Manhã* enganou-se a respeito dos papéis de Victor da Silva Freire, funcionário municipal, e Maurice de Ladrière, que trabalhava para a Secretaria de Agricultura. E isso bastou para armar-se certa confusão, acirrando ainda mais os ânimos.

Nem mesmo o prefeito Duprat escapou das críticas d’*O Correio da Manhã*, embora o articulista “C”, ressalte-se, tenha se aproximado consideravelmente do cerne do problema, a sistemática oposição de Victor da Silva Freire aos melhoramentos custeados pela Secretaria de Agricultura, que aos poucos, foi se tornando um enfrentamento pessoal — e velado — entre o Diretor de Obras Municipais e o Conde de Prates.

O desencontro de informações realmente deixa muitas dúvidas no ar, pois se Duprat esteve conferenciando com Padua Salles no início de 1911 e concordando com o secretário, como entender que estivesse, mais tarde, defendendo o Plano Freire-Guilhem?

“C.” afirma que foi Duprat “que forneceu ao engenheiro Victor Freire o esboço dos melhoramentos projectados, com o auxilio do qual, segundo se diz, o referido profissional realizou a sua conferencia na Escola Polytechnica”<sup>80</sup>. Sabe-se que Freire criticou severamente o plano do Governo Estadual nessa ocasião, utilizando-se da maquete produzida no escritório de Neves..

”C.” continua, pontuando o protagonismo de Victor da Silva Freire na questão dos Melhoramentos de São Paulo:

Deixámos propositalmente para o fim o lado politico da questão, que é este: os políticos, alguns dos quaes de real influencia, que se empenhavam para que fosse dada ao

<sup>76</sup> *O Estado de S. Paulo*, 19.mar.1911, p. 4.

<sup>77</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*

<sup>78</sup> Em outra ocasião, o barão Anthonard, ministro da França, acompanhado de Henri Turot e tendo vindo a São Paulo, aportou em Santos. Cf. Hospedes illustres, *CP*, 8.ago.1907, Telegrammas - Interior - Santos, p. 3.

<sup>79</sup> “É inexacto que vá a Buenos Aires, como noticiaram alguns jornaes. Estava decidida a sua viagem, quando lhe chegou ás mãos o convite da municipalidade de S. Paulo para estudar o plano geral e methodico da cidade. Como o seu programma comprehendia os Estados de Minas, Paraná e S. Paulo, [...], aceitou com prazer o convite. In: *O Estado de S. Paulo*, 5.abr.1911, p. 1.

<sup>80</sup> *Correio da Manhã*, 25.abr.1911

engenheiro Samuel das Neves a construção da Penitenciária são os mesmos que agora quebram lanças para ser o caso dos melhoramentos resolvido consoante os desejos da Prefeitura, **isto é, trabalham pelo engenheiro Victor Freire contra o engenheiro Samuel das Neves.**

O prefeito... é um excelente cavalheiro e honrado industrial, mas pouco entendedor de questões como a que se relaciona com a quasi remodelação de uma grande cidade. **Os políticos a que alludimos não são propriamente pela Prefeitura, mas pela opinião do sr. Victor Freire.** É coisa mais ou menos equivalente. De maneira que, exclusivamente por caprichos políticos, talvez se suste a execução dos melhoramentos urgentes de S. Paulo.<sup>81</sup>

Duas hipóteses se apresentam: a primeira, que Duprat tenha fornecido o material a Freire com a intenção de informar o Diretor de Obras Municipais sobre as ações da Secretaria da Agricultura, pensando em conseguir um consenso e Freire tenha cometido uma ‘pequena traição’ ao Prefeito, alterando a pauta da reunião e realizado uma esplêndida e severa crítica ao projeto. Nesse caso, tal infidelidade deveria, pela lógica, custar a Freire o próprio emprego. Não foi o que ocorreu.

Portanto, uma segunda hipótese ganha corpo: Duprat valeu-se de sua posição, chefe do executivo Municipal, para solicitar tanto a planta quanto a maquete preparadas pelo escritório de Samuel das Neves alegando, possivelmente, que Freire, como Diretor de Obras, queria estudar o plano. Nesse caso, o ‘traído’ seria Neves. Hipótese mais verossímil, pelo comentário do articulista do *Correio da Manhã*, que assinava simplesmente “C.”. Este acusava o prefeito Raymundo Duprat de não se empenhar para a resolução da questão dos Melhoramentos, fazendo-se de “desentendido, por

esquecimento ou conveniência, deixando sem resposta o officio do secretario”<sup>82</sup>, Padua Salles.

As notas do Correio da Manhã foram trazidas para que se tenha uma ideia do quão imbricadas eram as negociações em torno dos Melhoramentos. Esta pesquisa entende que “C.”, o articulista carioca, aproximou-se bastante do porquê de tantas confusões, desmentidos e acusações, além das notas dissonantes na imprensa. “C.” credita à questões políticas e quase com absoluta certeza ao desempenho de Victor da Silva Freire, a razão de tantas idas e vindas. Da leitura de suas notas, pode-se deduzir que “C.” acredita que o embate se dá entre Freire e Neves ou, então, entre Freire e o Governo Estadual. Como já se viu no Capítulo 2, Padua Salles muito provavelmente cedia, pelas razões mais diversas, ao que lhe solicitava o Conde de Prates e não Olavo Egydio.

Por isso a menção, no discurso de Alcântara Machado na Câmara no dia 17 de março, à um plano organizado em curto espaço de tempo ter corroborado um entendimento equivocado, mais tarde, por parte de alguns pesquisadores do episódio. A interpretação desta pesquisa é que se aludiu à pressa em virtude da dificuldade, da parte da Câmara Municipal, de se chegar a bom termo com o “interessado para à aquisição dos prédios”<sup>83</sup> que, inversamente, teve suas intenções atendidas pela Secretaria da Agricultura. Ou seja, hipoteticamente, o secretario Padua Salles cedeu aos conselhos do Conde de Prates para a retomada das ideias de Luiz Bueno de Miranda, sob a gerência de Samuel das Neves, resultando, disso, o “atropelo” à autoridade municipal.

81 Ibid. — grifo nosso.

82 Ibid.

83 *O Estado de S. Paulo*, 20.mar.1911, p. 5.

Voltando à visita de Victor da Silva Freire a Bouvard no Rio de Janeiro, os jornais mostram um cenário mais complexo. Bouvard foi procurado também pelo engenheiro Maurice de Ladrière, que nesse momento era responsável, no ETSN, pelo levantamento cadastral do centro da cidade. Pelo que foi veiculado no dia 6 de abril e posteriormente em carta do próprio Ladrière, este foi ao encontro de Bouvard para mostrar-lhe os estudos do Plano que estava sendo elaborado no escritório de Samuel das Neves para a Secretaria de Agricultura. De Ladrière consultava o seu conterrâneo sobre detalhamento das chamadas “obras de arte”, ponte e viaduto propostos pelo Plano em desenvolvimento. Cabos de aço seriam utilizados no novo viaduto que ia dar no largo de São Francisco. Naturalmente, isso poderia ser um mote para adiantar a Bouvard a natureza do plano proposto por Neves a mando de Padua Salles.

O mais intrigante, no entanto, é a postura de Victor da Silva Freire, que não submete o seu plano à apreciação de Bouvard. Ao contrário — mas igualmente a como procedera na conferência do Grêmio Politécnico — submete ao escrutínio de Bouvard o projeto de seu “concorrente”.

Seu procedimento não é, inversamente ao que se esperaria de um profissional a quem se reputa grande preparo, defender as qualidades de seu projeto, mas, ao contrário, evidenciá-las pelo ataque aos defeitos de seu opositor. Assim, o que apresenta a Bouvard no Rio de Janeiro é uma cópia do projeto encomendado a Samuel das Neves pela Secretaria de Agricultura, esperando — e quem sabe, estimulando — que Bouvard o desaprovasse. Parece claro que ao proceder desse modo, Victor da Silva Freire quer assegurar que a autoridade do diretor de obras de Paris possa influir nas

decisões sobre os Melhoramentos de São Paulo de uma maneira que lhe fosse favorável.

Esse movimento de Victor da Silva Freire pode ser compreendido a partir da mesma chave que explicaria sua palestra no Grêmio da Escola Politécnica, um mês antes, em fevereiro daquele ano. Tais ações procuravam validar seu posicionamento pelo saber científico ou técnico, em contrapartida às decisões políticas advindas da Secretaria da Agricultura, dada a fragilidade municipal perante sua dependência financeira ao Governo Estadual. Ou, nas palavras de Arasawa, “a autoridade das ideias urbanísticas importadas era mobilizada para legitimar intervenções urbanas, cujo sentido remetia-se [...] também aos da sobrevivência em condições precárias nos interstícios do poder”<sup>84</sup>. Victor da Silva Freire buscava, desse modo, dotar “os pontos de vista da Diretoria de Obras Municipais de uma aura de universalidade, escapando assim da armadilha de ter suas resoluções julgadas segundo o sistema da política oligárquica”<sup>85</sup>, o principal empecilho para a aprovação e adoção do Plano Freire-Guilhem pois, como se viu no capítulo anterior, as decisões estavam sujeitas à aprovação da elite agrária, capitaneada, naquela circunstância, pelo Conde de Prates.

Observe-se que no mesmo dia, outra nota n’*O Estado de S. Paulo* informava que enquanto Victor da Silva Freire encontrava-se com Bouvard no Rio de Janeiro, mais uma das solicitações sobre o alinhamento das construções na rua Líbero Badaró estava em apreciação:

A Comissão de Obras da Camara Municipal da capital, deverá apresentar na sessão de amanhã, daquela edilidade, o

<sup>84</sup> Claudio Hiro ARASAWA, *Engenharia e poder: construtores da nova ordem em São Paulo, 1890-1940*, 2008, p. 165.

<sup>85</sup> *Ibid.*, p. 163.

seu parecer sobre o alinhamento requerido na rua Líbero Badaró, pelos srs. Weisflog & Irmãos.<sup>86</sup>

A câmara tentava ganhar tempo enquanto o Diretor de Obras tentava trazer uma autoridade mundial para reverter a situação.

Portanto, é procedente a hipótese que a ideia do convite a Bouvard tenha sido gestada a partir de fevereiro de 1911 quando, ao que parece, a situação de enfrentamento entre o Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, e o Conde de Prates estaria prestes a alcançar um ponto final, cujo resultado seria favorável ao segundo.

Apesar de não se ter obtido qualquer documento que comprove o contato entre Victor da Silva Freire e Joseph-Antoine Bouvard, encontrou-se uma nota n' *O Estado de S. Paulo*, pela qual sabe-se que Freire foi convidado a ministrar um curso em Paris, que aponta para uma possibilidade, ainda que remota, e no momento apenas um incício, de que Victor da Silva Freire tenha usado de seus contatos na capital francesa para informar-se a respeito de Bouvard. Na mesma página onde se encontra a matéria sobre o “mestre francês”, em que se prepara um clima favorável à vinda de Bouvard a São Paulo, há um registro sobre o contato do Diretor de Obras Municipais e seus colegas franceses:

O professor Liard, reitor da Universidade de Pariz, enviou à directoria da União escolar franco-paulista, a cuja iniciativa se deve a fundação da cadeira de «estudos brasileiros», já hoje incluída no programma dos cursos das faculdades de letras e sciencias, da Sorbonne, um telegramma, **agradecendo o que daqui lhe foi expedido**, e afirmando os sentimentos de solidariedade das Universidades de França, com a União escolar franco-paulista.

O curso do proximo anno lectivo — as grandes industrias no

Brasil — será regido na Faculdade de Sciencias e terá como titulares os drs. Silva Telles e Victor Freire, da nossa Escola Polytechnica.

Tem já hoje portanto o Brasil, num dos mais altos institutos scientificos do mundo, uma cathedra de onde poderá fazer, com o brilho e exito, a melhor e a mais lisongeira das propagandas, propaganda da sua cultura intellectual.<sup>87</sup>

Esta pesquisa entende que, definitivamente, Bouvard não veio ao Brasil em função do convite que a Câmara Municipal paulista lhe endereçou. Ao contrário, sua vinda já estava decidida. Acredita-se que Victor da Silva Freire, sabedor desse fato, seja através de notas publicadas pelo *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, seja através de seus contatos pessoais, instou o vereador Alcântara Machado a elaborar o convite, que foi aceito pelo arquiteto francês porque esse era um dos objetivos da sua viagem: prospectar novos negócios. O que interessa neste momento é entender que, diante disso, Bouvard, com toda a sua experiência, obviamente compreendeu a dimensão das tensões, e soube desde o primeiro momento que teria que enfrentá-las com habilidade.

<sup>86</sup> *O Estado de S. Paulo*, 6.abr.1911, p. 2. Este é um das várias sollicitações encaminhadas por Prates à Diretoria de Obras Municipais, comentadas no Capítulo 2.

<sup>87</sup> O professor..., *O Estado de S. Paulo*, 18.mar.1911, Notas e informações, p. 4. — grifo nosso.

### 4.3. BOUVARD EM SÃO PAULO

#### 4.3.1. RECEPÇÃO E PRIMEIRAS IMPRESSÕES

No dia 14 de abril de 1911, assim o Correio Paulistano noticiava a chegada de Joseph-Antoine Bouvard à capital paulista:

Chegou hontem a esta capital, pelo nocturno de luxo, o illustre engenheiro francez Bouvard, director dos serviços de architectura dos passeios e plantações de Paris.

Juntamente com o sr. Bouvard, vieram os srs. dr.H.Busson, dr. Leon Fontaine de Lavelege e Edouard Fontaine de Lavelege.

Da «gare» da Luz dirigiu-se o sr. Bouvard para a Rotisserie Sportsman, onde almoçou.

Após o almoço, em companhia do dr. Gabriel Dias, presidente da Camara, e do barão de Duprat, o sr. Bouvard visitou o dr. Albuquerque Lins, presidente do Estado, e o dr. Padua Salles, secretario da Agricultura, para quem trouxe uma carta de apresentação, assignada pelo dr. Gabriel Piza, nosso ministro em Paris.

À noite, o dr. Padua Salles retribuiu a visita do engenheiro Bouvard.<sup>88</sup>

*O Estado de S. Paulo* foi mais detalhista, informando que o aguardavam, na Estação da Luz, Victor da Silva Freire, os vereadores Alcântara Machado e Horta Junior, os representantes da Câmara Municipal Lazare Grumbach e Oliveira Penteadado, entre diversas outras pessoas. Na Rotisserie Sportsman, outros tantos a esperá-lo, entre eles Cardoso de

Almeida e Ricardo Severo. Este lhe ofereceu, “em seu nome e do dr. Ramos de Azevedo, o seu escriptorio para os trabalhos que porventura tenha que executar, pondo à sua disposição o pessoal e material de que necessitar.”<sup>89</sup>

Além disso, o jornal publicou extenso artigo [FIGURA 4.7] com as credenciais profissionais de Bouvard, onde suas qualidades como “reformador de cidades” eram sublinhadas:



FIGURA 4.7 - O sr. Bouvard. O Estado de S. Paulo, 13.abr.1911.

[...] É que, aliado ao Bouvard artista, ao reconstituídor de Saint Laurent, ao architecto do domo central, existe um segundo, administrador ordenado, economico e esclarecido, sabendo como ninguem organizar um orçamento e, conhecedor de toas as nugas do officio, capaz de chegar ao porto de destino na data marcada e dentro dos credits pedidos.

[...]

Não foi a outro que recorreram o governo ottomano na recente reorganização das obras públicas nacionaes e, da mesma forma, **os grupos financeiros que lhe pediram, neste momento, para estudar o Brasil meridional** [Curitiba].

[...] <sup>90</sup>

<sup>88</sup> Chegou ontem..., *Correio Paulistano*, 14.abr.1911, Notas, p. 1. Trouxera outras cartas de apresentação à cada um dos presidentes dos estados visitados: Minas Gerais, Paraná e no Rio de Janeiro, ao Presidente da República, com quem esteve acomaphnado de Henri Turot e Edouard Fontaine de Laveleye, conforme a nota O engenheiro francez..., *Correio da Manhã*, 5.abr.1911, Tópicos e notícias., confirmando a versão de que sua viagem tinha comofinalidade prospectar negócios no Brasil.

<sup>89</sup> Pelo noturno..., *O Estado de S. Paulo*, 14.abr.1911, Notas e informações, p. 5.

<sup>90</sup> O sr. Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 13.abr.1911, p. 3. — grifo nosso.



Procurava-se, também, responder aos críticos e temerosos quanto à contratação de um estrangeiro, como o leitor “João Paulo”, d’*O Estado de S. Paulo*, citado há pouco:

Dessas dificuldades se saiu Bouvard da maneira que todos sabem e **seria meramente pueril o receio de que, por esse lado, se tornasse irrealizável o que se lhe pede entre nós.**

[...]

Ao contrario do que afirmou há dias o «Jornal do Commercio», em artigo de colaboração eivado de inexatidões, foi elle convidado para a mesma missão que aqui se lhe pretende confiar, pela cidade de Montevidéo<sup>91</sup>. Recebeu identico convite para prestar seus serviços aos chilenos. Era-lhe facilimo acceitar um e outro sem de modo algum prejudicar a commissão de que o incumbira Buenos Aires. Preferiu recusar. Vem desta vez ao Brasil. Do Brasil regressará à sua patria que ninguém mais que elle ama e sabe honrar.<sup>92</sup>

Em São Paulo, Bouvard não perdeu tempo. Ainda antes do almoço, sentou-se com Victor da Silva Freire a examinar a planta geral da cidade, “formulando um questionário sobre assumptos de disposição topographica e condições meteorológicas, ventos predominantes, etc.”<sup>93</sup>

Após o almoço, teve rápida conversa com o Presidente do Estado, Albuquerque Lins, e depois saiu em comitiva para percorrer alguns bairros paulistanos. Fez outros dois “tours” pela cidade, nos dias 14 e 29 de abril, que serão comentados mais à frente, quando o Relatório que entregou ao Prefeito for examinado e que oferecem uma ideia do quanto Bouvard se deslocou pela cidade. Tudo para inteirar-se sobre as condições da capital paulista. Segundo *O Estado de S. Paulo*, “Tem por fim este rapido exame o apontar de conjuncto a disposição geral da cidade, as suas entradas, o

caracter de cada um dos bairros; fixar a cidade na retina, para empregar a expressão do illustre profissional.”<sup>94</sup>

É impressionante notar a vitalidade de Bouvard, que contava com 71 anos de idade naquele momento. Chegou a São Paulo depois de uma viagem noturna de trem, reuniu-se com muita gente, entre políticos, compatriotas e, naturalmente, curiosos de plantão. Após o o almoço, saiu em comitiva em um giro pela cidade e ainda após o jantar foi andar pelo “triângulo” a pé. No dia seguinte, nova bateria de visitas aos bairros paulistanos, nova bateria de reuniões e, à noite, embarcou no trem para Curitiba!

Na capital paranaense, passou alguns dias em companhia de Edouard Fontaine de Laveleye e sua família, teve encontros com políticos e engenheiros locais e realizou uma conferência. A estadia de Bouvard em Curitiba, as razões que o levaram até lá e a importância dessa visita serão comentadas no Capítulo 5.

A partir do que se lê n’*O Estado de S. Paulo*, pelo movimento do primeiro dia, sua visita gerou muita expectativa:

[Bouvard] preparará as bases do projecto de conjuncto que lhe parecer corresponder às forças e recursos da cidade. Procederá como em Buenos Aires. [...]

Muito prudente e ponderado, o eminente profissional interroga muito e responde pouco. E nas numerosas perguntas que faz e anota é visível a preocupação constante do ponto de vista geral. Era patente o interesse com que hontem inquiria das condições economicas e sociaes do proletariado paulista, do systema tributario, das condições de aquisição e desapropriação.

E, com elle, todos esses assumptos tomam feição clara e concreta. Dispondo de memoria admiravel, illustra todas as questões com dados, factos e anedoctas da sua extensa e activa carreira. Junte-se a esse predicado a de uma exposição chan e

<sup>91</sup> Joseph-Antoine Bouvard foi convidado a participar do Concurso de remodelação da capital uruguaia, assunto que será tratado no capítulo seguinte.

<sup>92</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>93</sup> *O Estado de S. Paulo*, 14.abr.1911, p. 5.

<sup>94</sup> Ibid.

transparente e ter-se-á idéa do agrado e aproveitamento com que é ouvido.<sup>95</sup>

Não faltaram convites para eventos vindos de inúmeros políticos e pessoas influentes da elite profissional paulista:

Um grupo de architectos, residentes nesta capital, offereceram ante-hontem, na Rotisserie Sportsman, um banquete ao engenheiro architecto Bouvard.

Sentaram-se à mesa os srs. drs. Max Hehl, Victor Dubugras, Augusto Toledo, Augusto Fried, George Kruk [sic], Domiciano Rossi, Amadeo Zani, Ricardo Severo, Heribaldo Siciliano, João Bianchi, Alexandre Albuquerque, Reiman, Simonsen Cochrane, Francisco da Silva Telles, Luís Alvaro da Silva e Victor Freire.

Excusaram-se, por motivo de força maior, os drs. Ramos de Azevedo Pujol Junior e Julio Micheli.

Houve apenas dois brindes: um do sr. Francisco da Silva Telles, saudando o sr. Bouvard e o deste, agradecendo.<sup>96</sup>

Não se sabe o motivo da ausência de Ramos de Azevedo, já que esta cedera a Bouvard uma das salas que ocupava no Teatro Municipal. Seria um tanto leviano, sem informações consistentes, afirmar que haveria algum ego ferido ou ciúmes. No caso de Julio Micheli, no entanto, talvez houvesse algum incômodo por Micheli ser o responsável pela elaboração do projeto da nova residência do Conde de Prates [FIGURA 3.89], que à essa altura estava na iminência de ser definitivamente descartado.



#### 4.3.2. A CONFERÊNCIA NA CÂMARA MUNICIPAL

De retorno a São Paulo no dia 29 de abril, Bouvard, acompanhado do Diretor de Obras Municipais, deu novos “giros” pela cidade e instalou-se em escritório que lhe foi preparado no Teatro Municipal, munido de “acessórios de desenho”<sup>97</sup>. Colocou-se, então, à “disposição de todas as pessoas que o quizerem procurar ‘para assumpto referente aos projectos de melhoramentos da cidade’, desde as 7 da manhan ás 7 da tarde”<sup>98</sup>. Sabendo do prazo exíguo que tinha, Bouvard pediu que quem quisesse contribuir com ideias e opiniões sobre o centro da cidade, o fizesse “o mais cedo possível”, pois, “satisfazendo o pedido do sr. prefeito, o sr. Bouvard dará a esse respeito a sua opinião desde que tenha assente as linhas geraes do plano de conjunto e examinado os projectos officiaes já elaborados”<sup>99</sup>.

No dia 2 de maio houve uma reunião na Câmara Municipal, na qual Bouvard compareceu como convidado especial, para se discutir a organização da exposição comemorativa do Centenário da Independência em São Paulo. Como se sabe, esta acabou ocorrendo na capital do país, no Rio de Janeiro. Mas, sendo São Paulo o “berço da Independência”, seria natural pensar em um grande evento na cidade. E, lembrando o discurso do vereador Alcântara Machado, se o exemplo a se tomar era Buenos Aires, seria também natural, como lá ocorrera e notadamente para Bouvard, organizar um plano de Melhoramentos ligado à exposição do Centenário. Esse assunto já vinha sendo discutido esporadicamente na Câmara Municipal, mas a organização de exposição comemorativa não fazia parte das prioridades

<sup>97</sup> *O Estado de S. Paulo*, 15.abr.1911, p. 4; Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 30.abr.1911, Notas e informações, p. 2.

<sup>98</sup> *Ibid.*

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>95</sup> Hontem..., *O Estado de S. Paulo*, 15.abr.1911, Notas e informações, p. 4.

<sup>96</sup> Banquete, *Correio Paulistano*, 8.mai.1911, *Chronica Social*, p. 4.

discutidas entre 1910 e 1911, embora houvesse consenso quanto a preparar a cidade para o centenário. Assim o Correio Paulistano noticiou a reunião, em sua edição de 3 de maio de 1911:

Realizou-se hontem na sala das sessões da Camara Municipal a reunião convocada para tratar-se do melhor modo de levar a effeito a exposição commemorativa do centenario do Brasil e os melhoramentos da capital.

Assistiram a essa reunião os srs. drs. Carlos de Campos, Salles Junior, Fontes Junior, Alfredo Pujol, José Roberto Leite Penteado, Victor Ayrosa, deputados estaduaes; Adolpho Gordo, Cincinato Braga, Candido Motta, Eloy Chaves, Cardoso de Almeida, deputados federaes; dr. Carlos Guimarães, secretario do Interior; barão Raymundo Duprat, prefeito municipal; vereadores Almeida Lima, Gabriel Dias, Armando Prado, Mario do Amaral, Ernesto Goulart Penteado, Oscar Porto, Alcantara Machado, Paes de Barros, Horta Junior, Sampaio Vianna; mr. Bouvard, dr. Victor Freire, dr. Ramos de Azevedo, dr. Correa Dias, consultor juridico da Secretaria da Agricultura, e dr. Silva Telles, ex-vereador.

Pelo dr. Gabriel Dias da Silva, presidente da Camara Municipal, depois de se acharem sentados os convidados, foi dito que, tratando-se de assumpto que interessava a todos os poderes publicos do Estado, qual o dos melhoramentos desta capital, debaixo do ponto de vista mais amplo que elle pode ter e como o tinha entendido o eminente mr. Bouvard, havia pensado em effectura aquella reunião, para a qual convidára representantes do governo do Estado, do Congresso Legislativo e da bancada paulista no Congresso Federal.

Note-se que apesar de estarem presentes vários deputados estaduais, e da fala de Gabriel Dias da Silva relativamente à importância da reunião, a Secretaria da Agricultura fazia-se representar somente pelo seu consultor jurídico, o que de um lado, é de se estranhar, posto que essa Secretaria por suas prerrogativas, estaria naturalmente envolvida com a Exposição. Por outro lado, havia o desconforto por conta das disputas de poder em torno da área do Anhangabaú. Continuando, Dias da Silva

Agradecia aos presentes o seu comparecimento e dava a palavra ao sr. Bouvard para expôr as suas idéas.

O sr. Bouvard, pedindo excusas por ser obrigado a exprimir-se em francez, na certeza, entretanto, de que seria bem comprehendido, pois já havia notado que a sua língua era bastante cultivada em S. Paulo, disse que na sua primeira visita, muito rapida, a esta capital, já tinha feito a sua opinião a respeito da sua topographia, verdadeiramente interessantes sob o ponto de vista de importantes melhoramentos, taes como os deve ter uma cidade moderna e como elle sempre os imaginára. De outro lado, S. Paulo possuia também elementos importantes de progresso, representados pelos seus já notaveis commercio e industria, e, assim, com verdadeiro prazer se havia proposto levar a termo a missão que lhe fôra confiada, de estudar um plano para os nossos projectados melhoramentos.

De volta de sua viagem ao Paraná, poude, com mais assiduidade, dedicar-se à observação da cidade, o que tem feito diariamente, de forma que, hoje, já se sente habilitado a poder formular o seu plano geral.

Todavia, há uma questão de importancia capital e que não é extranha aos melhoramentos projectados, si se a quizer considerar por forma que possa realizar-se uma obra completa e duradoura. Allude a uma commemoração de que ultimamente teve noticia, qual o Centenario da Independencia do Brasil, proclamada em S. Paulo, e que forneceria ensejo para uma obra de propaganda e reclame, não só deste Estado como do Brasil, por meio de uma exposição universal, que também já ouviu diser que se pensa levar a effeito nessa época.

Dahi, consorçar-se [sic] a idéa dessa exposição com o plano definitivo dos melhoramentos será, ao mesmo tempo, um serviço patriotico, que honrará o paiz e que dará a S. Paulo a oportunidade de, com tempo, calma e segurança, levar a effeito a inteira remodelação desta capital.

Está falando perante representantes do governo e do Congresso do Estado e perante deputados federaes, que, por certo, comprehenderão desde logo o grande alcance destas suas palavras, e não duvidarão secundar essas vistas, auxiliando a municipalidade da capital para que o grandioso plano venha a ser uma brilhante realidade.

Quanto a si, **está prompto a concorrer com todo o manancial de sua experiencia de mais de 40 annos, não só de exposições internacionaes como de remodelação de cidades.** E a mesma disposição manterá ainda, quando se retire

para o seu paiz, pois está prompto a acudir a qualquer pedido de informações ou de esclarecimentos que a esse respeito lhe possam dirigir.

Em principio, nestes ultimos tempos, não tem sido favoravel à idea de exposições internacionaes na Europa, pois notou sempre que os resultados desses certamens deixaram de corresponder à expectativa que os determinava<sup>100</sup>. Mas, tratando-se de um paiz novo, como é o Brasil, e de um Estado, como é S. Paulo, que tando precisa de tornar conhecidos os seus elementos de prosperidade, e que dá ensejo de alliar à obra dos projectados melhoramentos aquella commemoração patriótica, é forçado a reconhecer que os mesmos motivos applicaveis a exposições internacionaes no velho mundo, nesta hypothese, poderão ser perfeitamente postos de lado, prevalecendo os argumentos que se podem deduzir das vantagens a colher com esse certamen de commercio, industria, agricultura, artes e sciencia, capaz de não só desvendar aos olhos do mundo o que é e o que vale o Brasil, como de fomentar ainda mais o progresso interno do Estado.

Pede licença para, em rapidas referencias, ponderar que, como elemento primordial para a realização dessa obra grandiosa, deve entrar o projecto de reforma da actual lei de desapropriação em vigor neste Estado e que, si já produziu effeitos beneficos no passado, em que apenas visava abertura de estradas pelos sertões, hoje, não pode mais servir, absolutamente, ao caso da remodelação de uma cidade, cujos terrenos e propriedades, em geral, tanto têm augmentado no seu valor.

É um assumpto que interessa directamente os srs. congressistas de S. Paulo e que, tratado com a attenção devida ao momento e à obra planejada, muito influirá para a sua mais perfeita e rapida realização.

São, portanto, tres os pontos em que enfaixa a sua maneira de ver em relação ao grande problema: a exposição universal, a reforma da lei de desapropriação e a remodelação da cidade.

Accentúa que, abandonando um desses elementos, qualquer que elle seja, o grande plano ficará, por certo, muito prejudicado; abandonados dois, será irrealizavel.

Resta, portanto, que o patriotismo e o espirito de iniciativa do

povo paulista pondere bem a esse respeito. E está certo que, dentro dos dez annos que ainda faltam para aquella commemoração patriótica, — seja com os proprios recursos do paiz, seja com um emprestimo adequado ao caso, para que as gerações vindouras também tenham a sua parte de onus no futuro, correspondentes à parte de gozo que lhes vae caber nesse melhoramentos [sic], — o grande problema há de vir a ter uma solução satisfactoria.

Terminada a exposição de ideas feita pelo sr. Bouvard, estabeleceu-se animada palestra entre os circunstantes, notando-se a maior sympathia em relação às ideas apresentadas pelo illustre engenheiro, e parecendo que ellas entrarão, de facto, no terreno do estudo e ponderação que merecem, a bem de sua futura effectividade.<sup>101</sup>

O que se vê nas entrelinhas é a promoção de suas qualidades relativamente à organização de exposições e arranjos urbanos decorrentes das mesmas, sua *expertise*, simultaneamente à prospecção de novas oportunidades de negócios. No Capítulo 5 essa questão é abordada, relativamente à criação da City of San Paulo Improvements e a atuação do Banco Credit Foncier.



<sup>100</sup> Refere-se à Exposição Universal de 1900, que não produziu os resultados esperados em comparação com o grande sucesso da Exposição Universal de 1889. Cf. Pieter van WESEMAEL, *Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)*, 2001

<sup>101</sup> Centenario da Independencia do Brasil. Exposição commemorativa - Os melhoramentos de S. Paulo - Uma reunião na Camara Municipal - O que diz o sr. Bouvard, *Correio Paulistano*, 3.mai.1911, Factos diversos, p. 4. — grifo nosso

#### 4.4. O PLANO BOUVARD

Apesar de ser material amplamente conhecido e discutido, propõe-se nova análise, a partir de outro ponto de vista. Explica-se: o que se pretende analisar é a correspondência entre o conteúdo do relatório e o conteúdo dos desenhos que o ilustram bem como sua relação com outros desenhos produzidos no contexto dos Melhoramentos de São Paulo

Pretende-se explicitar, também, a partir do relatório original, o que provavelmente é de autoria de Bouvard e o que seria de autoria da Diretoria de Obras Municipais, produzido sob supervisão de Victor da Silva Freire. Assim, será agora examinado o plano propriamente dito e, para isso, serão comparados o original manuscrito e o texto traduzido e divulgado pela Revista de Engenharia<sup>102</sup>, bem como analisados os desenhos produzidos e divulgados à época..

O texto original em francês, produzido de próprio punho por Bouvard, resume-se a por dez páginas numeradas. A versão que se conhece até agora, foi divulgada pela *Revista de Engenharia*, em 1911<sup>103</sup> e é a mesma que foi publicada no *Correio Paulistano* em 19 de maio daquele ano<sup>104</sup>. Nessa data, foi publicado também o ofício pelo qual Raymundo Duprat encaminhou o texto e os desenhos de Bouvard à Câmara Municipal.

O ofício afirma que esse material refere-se à “a primeira parte dos estudos de que foi incumbido”<sup>105</sup>, em consonância com o teor do contrato firmado. Além disso, justifica o enxuto Relatório de Bouvard. Segundo o

próprio Bouvard, em primeiro lugar, houvera intenso contato entre a Câmara e o arquiteto, de modo que

seu pensamento era perfeitamente conhecido de toda a casa. Em segundo lugar, e ao envez do que lhe sucedera em outras cidades, tivera com prazer ensejo de encontrar entre nós uma orientação que se coadunava intimamente com a que preconizava para solução dos problemas que interessam a capital.”<sup>106</sup>

Finalmente, segundo Duprat, a questão legal foi tratada por Bouvard “em reunião dos membros da Câmara, á qual se dignaram a assistir a nossa deputação federal e os srs. deputados estaduais pelo districto da capital.”<sup>107</sup>

Como se viu há pouco, oficialmente, em seu discurso na Câmara Municipal, Bouvard fez somente menção à necessidade de alterações na política de desapropriações aplicada até então, enfatizando que a mesma tinha um caráter rural e lembrando os presentes da necessidade de adaptá-la ao meio urbano. Se houve orientação relativamente a uma nova forma de operar as desapropriações, não se sabe, pois não se obteve registro quanto a isso.

Desse modo, conforme o prefeito, Bouvard concentrou-se na “parte concreta”, trabalhando sobre “cada uma das soluções parciais que vão ser tratadas de ora em diante pela Diretoria de Obras, a quem baixo instruções para começar os respectivos estudos”<sup>108</sup>.

Duprat ainda assinalou a grande proximidade de pensamento entre Bouvard e “a repartição técnica da Prefeitura.” e o quanto suas soluções “se coadunavam” com o que já se pensara para a capital:

<sup>102</sup> Os melhoramentos de São Paulo, *Revista de Engenharia* 1, n. 1-7, 1911

<sup>103</sup> Ibid.

<sup>104</sup> Melhoramentos da capital. O ofício do prefeito à Câmara Municipal. Melhoramentos urgentes - O relatório do architecto Bouvard, *Correio Paulistano*, 19.mai.1911, Factos diversos, p. 4-5.

<sup>105</sup> Ibid.

<sup>106</sup> Ibid.

<sup>107</sup> Ibid.

<sup>108</sup> Ibid.

E de facto, como sabeis, a respeito da palpitante questão do desafogo do centro, o projecto Bouvard coincide por tal forma nas suas linhas geraes com as idéas das passadas administrações e do meu honrado antecessor [Antonio Prado], que já se acham realizadas, há cerca de dois annos, as desapropriações necessarias a parte da operação.<sup>109</sup>

Na verdade, Duprat contemporizava entre as posições assumidas por Victor da Silva Freire e Samuel das Neves. Não se deve esquecer que era Neves o encarregado das obras de cadastro, desapropriação e de implantação das obras de melhoramentos previstas para São Paulo. Por outro lado, a avenida central proposta originalmente por Luiz Bueno de Miranda, a ser rasgada no centro do “triângulo”, é definitivamente descartada. Em seguida refere-se a uma solução proposta originalmente por Samuel das Neves que foi considerada por Bouvard. Este soube conceber uma implantação ‘artística’ para os blocos Prates. Infelizmente, em função do jogo político, subtraiu-se de Samuel das Neves qualquer parcela de autoria ou mesmo de participação quanto ao novo arranjo. Diz Duprat:

Completo o eminente architecto o plano esboçado, modificando-o para poder accomodal-o ás condições pecuniarias actuaes, que acontecimentos posteriores haviam alterado radicalmente, concebendo as bellissimas disposições que haveis visto para o valle do Anhangabahú, e imprimindo-lhes um cunho esthetico de que não cogitara o projecto da Prefeitura.

Succedendo o mesmo com relação aos respeito á parte antiga da cidade, á constituição do centro civico formado pelo agrupamento dos monumentos publicos, ao emprego da linha curva dos alinhamentos novos, á disposição dos espaços abertos; todos esses pontos eram francamente apontados e defendidos pela repartição technica da Prefeitura.<sup>110</sup>

Buscando recuperar as autorias, isto é, identificar no chamado Plano Bouvard as contribuições dos vários profissionais envolvidos, procedeu-se ao exame do material textual e gráfico disponível.

Assim, primeiramente, serão apresentadas algumas observações relativas a certas diferenças encontradas entre o relatório publicado e o original manuscrito. Tais diferenças só foram percebidas no momento em que foram confrontados os textos, o que configura situação inédita, na medida em que não se tem conhecimento, até a presente data, de que ambos tenham sido cotejados. Talvez o discurso do prefeito Duprat tentasse despistar tais alterações ou omissões. Embora o francês fosse corrente entre a elite paulistana, tendo Bouvard sempre se comunicado em sua língua durante sua estadia, nesse momento, o que se ofereceu à Câmara foi simplesmente a tradução de seu texto, sem que acompanhasse seu original, contrariando o trâmite que se esperaria no caso de um documento desse teor.

Aliás, o mesmo se deu relativamente aos desenhos que acompanhavam o relatório. Foram rapidamente omitidos ou substituídos por outros, produzidos pelo pessoal técnico da Diretoria de Obras Municipais. A pesquisa oferece uma explicação para tanto, apontando justamente aquelas que se consideram as principais alterações ou omissões ocorridas, assim que o plano veio a público. Para alcançar tal objetivo é necessário, antes, e na falta dos originais, olhar mais acuradamente para o material disponível para pesquisa.



<sup>109</sup> Ibid.

<sup>110</sup> Ibid.

#### 4.4.1. O MATERIAL DE PESQUISA DISPONÍVEL:

##### PLANTAS X ESTAMPAS

O texto a seguir apresenta um exame minucioso do conteúdo do plano, relacionando-o com os acontecimentos precedentes e com o estado em que se encontrava o debate sobre as diversas intervenções propostas para o centro da cidade. Por outro lado, procura relacioná-lo com o contexto profissional, quando novas ideias começavam a difundir-se mais amplamente, extrapolando o ambiente europeu e norteamericano e um novo campo do saber organizava-se ainda incipientemente — o urbanismo.

São apresentadas então, de modo sistematizado, duas séries documentais relativas ao Plano Bouvard e aos Melhoramentos de São Paulo, buscando informar, sob um ponto de vista diverso daquele da bibliografia consagrada a respeito do tema, as condições em que os fatos se deram em São Paulo, evidenciando as intenções das partes envolvidas assim como a relação de complementaridade entre as séries, a primeira, proveniente do acervo de projetos da FAUUSP e a segunda, proveniente do acervo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.

Igualmente ao que se comentou em relação ao Capítulo 1, para a consecução dos objetivos iniciais da pesquisa, foram contemplados os procedimentos previstos no Projeto de Pesquisa original, a qual orientava-se a partir de núcleos de pesquisa organizados segundo critérios geográficos e, de certa forma, temáticos, já que a atuação de Bouvard no estrangeiro difere da sua atuação em França.

No que concerne ao presente capítulo, foi realizada revisão bibliográfica e exame de documentação da época — restritos a São Paulo,

em vista dos objetivos colocados acima. Essa nova proposta de interpretação foi possível a partir de duas operações:

1. Em primeiro lugar, propõe-se a releitura do material já conhecido a partir de outras premissas. Assim, propôs-se que fossem cotejados a coleção de desenhos relativos ao plano para São Paulo e aos Melhoramentos de São Paulo e, a partir do confronto de ambas as coleções, que se determinasse uma cronologia que orientasse as coleções, notadamente aquela relativa aos Melhoramentos de São Paulo presentes no acervo da Biblioteca da FAUUSP, concernente ao Fundo Escritório Técnico Samuel e Christiano Stockler das Neves. Para tanto, buscou-se, como já dito, cotejá-los com outros documentos nos quais as datas de produção ou de emissão fossem conhecidas, em especial documentos do Arquivo Histórico Municipal (AHM). Outra estratégia foi comparar o tipo de suporte utilizado e mesmo a tipografia ou caligrafia presente em cada documento, que sinalizassem uma mesma origem.
2. Em segundo lugar, ter-se localizado documentação inédita a respeito do Plano Bouvard, a qual pode, então, ser cotejada com o material já conhecido, dentro dos mesmos parâmetros definidos, ou seja, organizar uma cronologia para o material encontrado e examiná-lo do ponto de vista de sua fatura.

Do confronto dessas séries documentais, material já conhecido e material inédito, provenientes de distintos acervos, obteve-se alguns resultados muito positivos, posto que em alguns casos foi observada a

existência de uma complementaridade entre os documentos provenientes dos diferentes acervos.

As informações deste Capítulo 4 são quase que exclusivamente provenientes de São Paulo. Porém, também são importantes aquelas provindas da Argentina e França, que congregam materiais concernentes ao trabalho de Bouvard nessas regiões. Por exemplo, este capítulo relaciona-se com o Capítulo 1, na medida em que aquele busca explicitar os fundamentos da atuação profissional de Bouvard e essa é uma das chaves para entender as propostas e posicionamentos do arquiteto no estrangeiro, em especial no caso paulistano.

#### 4.4.2. EM QUE CONSISTE O PLANO?

O Plano Bouvard propunha, pela primeira vez na capital paulista, mais do que um sistema de áreas verdes para a cidade, a ideia de seu crescimento ordenado, a partir da organização do sistema viário e, principalmente, da ordenação da paisagem urbana, a partir da noção de embelezamento urbano praticado em Paris, a partir da segunda metade do século XIX. Além disso, ainda continha, de forma prevalente, em virtude da força simbólica da cultura francesa e, portanto, das operações engendradas pelo Barão Haussmann em Paris, a ideia de aformoseamento ou embelezamento urbano como diretriz principal para alcançar-se níveis satisfatórios de qualidade de vida no ambiente urbano. O plano contemplava principalmente as áreas do Anhangabaú e da Várzea do Carmo, o atual Parque D. Pedro II, além de áreas consideradas periféricas àquela altura, como a região da Chácara da Floresta, junto ao rio Tietê e os arrabaldes da Água Branca e Santana,

O plano constituía-se de um relatório acompanhado de desenhos que o completavam, compondo um conjunto de sete plantas, segundo o próprio texto informa. O texto do relatório foi publicado na *Revista de Engenharia*, no mesmo ano de 1911<sup>111</sup>. O periódico, em sua edição inaugural, propunha-se a ser “a ser o arquivo dos estudos e discussões técnicas de relevância, como aqueles que dizem respeito ao desafogo e modernização da metrópole paulista<sup>112</sup>.” Mais tarde, em 1979, o Relatório Bouvard, como ficou conhecido, recebeu ampla divulgação através do Trabalho Final de

<sup>111</sup> Os melhoramentos de São Paulo, p. 37-43.

<sup>112</sup> *Ibid.*, p. 37.



Graduação de Hugo Segawa<sup>113</sup>, editado somente em 2000, sob o título *Prelúdio da metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*<sup>114</sup>.

Toledo, em seu livro *São Paulo: três cidades em um século*<sup>115</sup> também traz transcrição integral, ao que tudo indica, retirada da citada *Revista de Engenharia*<sup>116</sup>.

O original manuscrito, que conta com dez páginas em papel timbrado de uso pessoal de Bouvard [FIGURA 4.8 e ANEXO C], está depositado no acervo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo<sup>117</sup>. Entretanto, os desenhos que deveriam acompanhá-lo não foram localizados até o momento. Alguns deles estão reproduzidos no *Relatório do Prefeito do ano de 1911, apresentado à Câmara Municipal de São Paulo por Raymundo Duprat*<sup>118</sup>.

O texto faz referência a um terceiro parque, que não foi especificado e que suscitava dúvidas até hoje. Para alguns pesquisadores, como Bartalini e Guaraldo, poderia ser um parque a ser instalado na região da Chácara da Floresta, entre o Bom Retiro e o bairro da Luz, próximo à Ponte Grande<sup>119</sup>,

enquanto que, para outros, como Kliass, Toledo, Homem e Oliveira<sup>120</sup>, seria o atual Parque Buenos Aires, em Higienópolis.

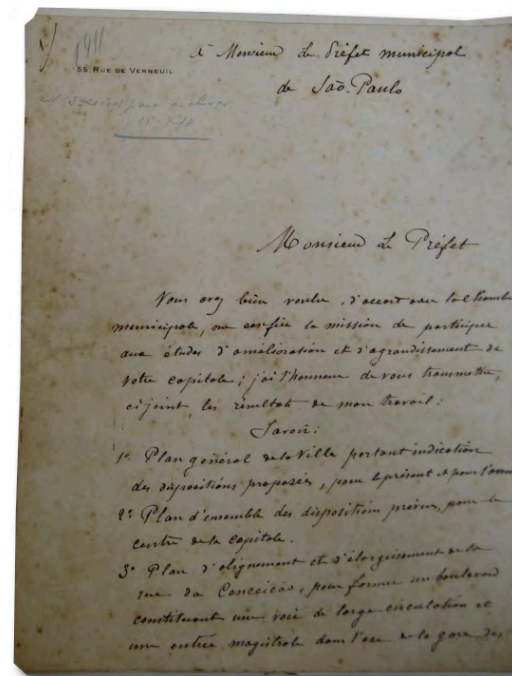


FIGURA 4.8 - *Relatório Bouvard*. Primeira página do original manuscrito. Ver a reprodução do documento na íntegra no ANEXO C. Acervo AHM. Foto da autora, 2011

Andrade<sup>121</sup> admite que ambos, Parque Floresta e Praça Buenos Aires, tenham sido concebidos por Bouvard. Como se verá mais à frente, a hipótese dos primeiros autores, Bartalini e Guaraldo, foi confirmada.

<sup>113</sup> Hugo M. SEGAWA, *Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século*, 1979

<sup>114</sup> \_\_\_\_\_, *Prelúdio da metrópole*

<sup>115</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*

<sup>116</sup> Os melhoramentos de São Paulo,

<sup>117</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*, 1911. Manuscrito em francês, 1911. Acervo AHM.

<sup>118</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>119</sup> Tal área corresponderia atualmente ao triângulo inscrito entre as avenidas Tiradentes, do Estado e marginal do Tietê acrescida provavelmente da área ocupada pela antiga sede da Subprefeitura da Sé, na Avenida do Estado. Cf. Vladimir BARTALINI, *Parques públicos municipais de São Paulo: a ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação*, 1999 e Eliane GUARALDO, *São Paulo: paisagem e paisagismo na primeira república*, 1995. *ibid.*

<sup>120</sup> Rosa Grena KLIASS, *Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade*, 1993; Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*; HOMEM, Maria Cecília Naclerio HOMEM, *O bairro de Higienópolis e Fabiano Lemes de OLIVEIRA, Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos: as relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX*, 2008, p. 146.. Segundo Oliveira, “o Parque Buenos Aires, também projeto de Bouvard” seria de 1917., No entanto, na “Planta da cidade de São Paulo da Directoria de Obras e Viacão da Prefeitura Municipal, Edição provisória de 1916”, a referida praça já consta como área verde.

<sup>121</sup> Cf. Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, 1998

Além dos parques, o plano Bouvard propunha modificações substanciais no sistema viário da região central da cidade, em resposta às intenções da Diretoria de Obras, como já é amplamente sabido, principalmente a partir da pesquisa de Simões Jr.<sup>122</sup>. Apesar de ter sido noticiado, em Paris, que Bouvard estaria em São Paulo para dotá-la de um *Projet d'agrandissement* que contemplaria também bairros operários, sabe-se que isso não ocorreu, como será detalhado mais à frente:

Convidado pelo Estado e pelo município de São Paulo (Brasil), M. Bouvard ocupa-se, neste momento, de estudar in loco os projetos de expansão e embelezamento de São Paulo. Esta cidade, que conta atualmente com 350.000 habitantes, tem tido, há já alguns anos, um desenvolvimento industrial considerável; ela é o centro da atividade econômica, bem como intelectual, da região mais avançada do Brasil. [...] Aqui, como anteriormente em Buenos Aires, M. Bouvard procede à uma vasta pesquisa sobre os atuais recursos da cidade, as condições particulares de sua circulação, a orientação de seu crescimento; ele tem um interesse especial na manutenção dos “espaços livres” e à **implantação, de forma moderna, dos bairros operários**<sup>123</sup>.

Simoni informa que o vereador Silva Telles, quando formulava o seu projeto em 1906, já insistia que as ações de melhoramentos de São Paulo contemplassem também, e necessariamente, as áreas ocupadas por bairros

operários. Isso, segundo a autora, repercutiu na legislação, de modo que na Lei Estadual nº 1245<sup>124</sup>, de 30/12/1910, que previa a dotação orçamentária para os melhoramentos da área central, está inclusa ação de mesma natureza para “construção de vila operária”<sup>125</sup>. Porém, não há menção de tais ações no Relatório Bouvard.

No entanto, pela consulta aos jornais da época, sabe-se que, de fato, Bouvard em suas andanças pela cidade, deslocou-se até o Brás, maior bairro operário da capital [FIGURAS 4.9 e 4.10]:

Ontem, cedo, o sr Bouvard, acompanhado pelo prefeito municipal, sr Barão Raymundo Duprat, pelos vereadores, drs Alcantara Machado e Horta Junior, e pelo diretor das obras municipais dr Victor Freire, percorreu e examinou detidamente todo o Vale do Anhangabaú e adjacências. Procedeu ao mesmo exame relativamente a Várzea do Carmo e, tomando o automóvel, percorreu o bairro do Brás.

No Belenzinho foi a comitiva a casa do vereador dr Carlos Garcia, com quem trocou o nosso hóspede as suas idéias relativamente a construção de casas operárias e jardins de recreio e desportos. Incorporando este último aos itinerantes, foi percorrido o bairro da Móoca, e pela rua Luiz Gama, começou o exame do bairro do Cambuci, o Ipiranga e, no regresso, a Liberdade desde Vila Mariana completaram o trajeto, chegando a ‘Rotisserie’ [Sportsman] pouco depois de 1h da tarde<sup>126</sup>.

Na coleção de desenhos do Escritório Técnico Samuel das Neves constante do acervo de projetos da Biblioteca da FAUUSP, encontra-se o material relativo aos Melhoramentos de São Paulo. E dentro dessa série,

<sup>122</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú e também Benedicto Lima de TOLEDO, Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*, 1996, Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo* e Nadia SOMEKH e Candido Malta CAMPOS, *A cidade que não pode parar*, 2002

<sup>123</sup> Tradução livre da autora. No original: “Invité par l’Etat et le municipe de Sao-Paulo (Brésil), M. Bouvard s’occupe en ce moment d’étudier sur place les projets d’agrandissement et embellissement de Sao-Paulo. Cette ville, qui compte aujourd’hui 350.000 habitants, a pris, depuis peu d’années, un développement industriel considérable; elle est le centre de l’activité économique, et aussi intellectuelle, de la région la plus avancée du Brésil. [...] ici, comme dernièrement à Buenos-Ayres, M. Bouvard procède à une vaste enquête sur les resssources présentes de la ville, les conditions particulières de sa circulation, l’orientation de sa croissance; il porte un intérêt spécial au maintien des «espaces libres» et à l’aménagement, tout moderne, des quartiers ouvriers.” In: Brésil — Projets d’agrandissement de Sao Paulo, *La Construction Moderne* 26, n. 35, 1911, p. 420. — grifo nosso

<sup>124</sup> No seu Art. 86 a referida Lei diz: “Fica o Governo auctorizado a prestar um auxilio de mil contos de réis á camara municipal da Capital e de quinhentos contos de réis á camara municipal de Santos, para a construcção de casas destinadas á habitação de operarios, auxilio este reembolsavel e que será regulado em contracto, de modo a ser assegurada a sua efficacia.” Cf. SÃO PAULO (ESTADO), *LEI N. 1.245, de 30 de dezembro de 1910, Orça a receita e fixa a despesa para o exercicio financeiro de 1911*

<sup>125</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, 2002, p. 186.

<sup>126</sup> *O Estado de S. Paulo*, 15.abr.1911, p. 4.

destaca-se o desenho original de Bouvard, o estudo para o Anhangabaú, assim como o original do plano Freire-Guilhem.

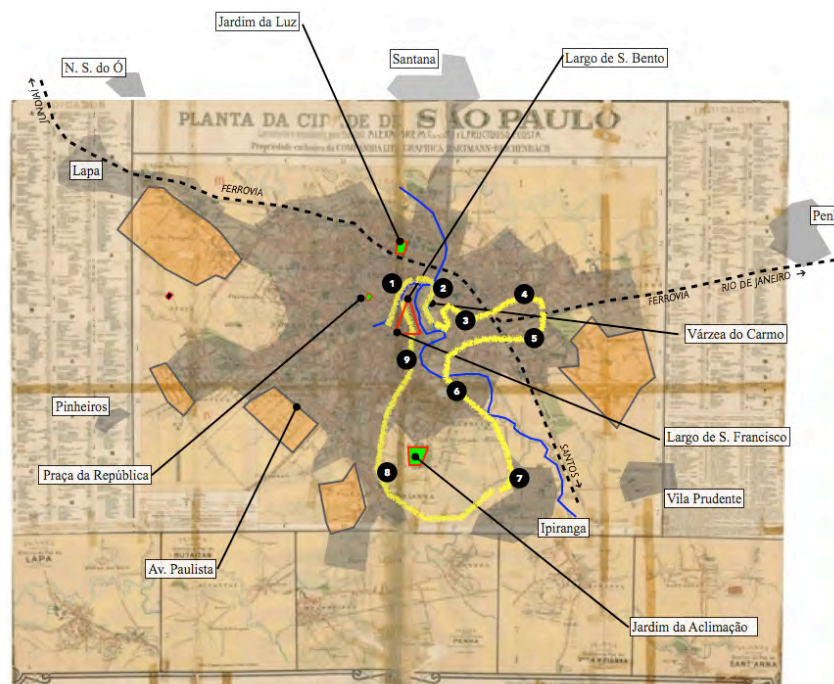


FIGURA 4.9 - Percurso de Joseph Bouvard na manhã do dia 14 de abril de 1911, conforme noticiado pelo *O Estado de S. Paulo*. Base Planta geral da cidade de São Paulo: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa. [1913].

Legenda:

- (1) Vale do Anhangabaú
- (2) Várzea do Carmo
- (3) Brás
- (4) Belenzinho
- (5) Mooca
- (6) Cambuci
- (7) Ipiranga
- (8) Vila Mariana
- (9) Liberdade

Área urbanizada (aprox.)



O que poderia justificar tal fato? Das hipóteses plausíveis, parece um tanto fantasioso imaginar que a presença dos projetos da Diretoria de Obras

Municipais e de Bouvard pudesse constituir-se em indício de espionagem entre os escritórios que rivalizavam entre si a autoria dos projetos para a capital. Ao contrário, apesar das disputas de que se falou até o momento, é possível imaginar um ambiente de certa colaboração entre as partes envolvidas nos Melhoramentos da Capital, série de intervenções gestadas durante a administração Antonio Prado (1899-1910) e desenvolvida sob o comando de seu sucessor, Raymundo Duprat, a partir de 1911, em função da presença de Bouvard.

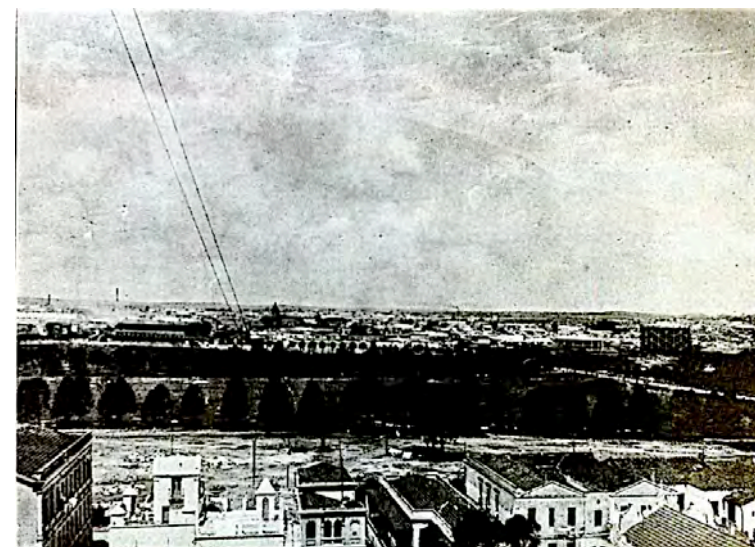


FIGURA 4.10 - Várzea do Carmo depois do aterro. Além da várzea, o bairro do Brás. Melhoramentos da capital 1911-1913. São Paulo, 191-... [s.p.] Acervo IEB. Foto da autora, 2013

As obras para os Melhoramentos já estavam em curso quando Bouvard esteve por aqui. Isto é comprovado pelos processos de desapropriação em andamento na região central da cidade constantes do acervo do AHM e divulgados pela mídia, quer em comentários e críticas de cidadãos, quer pela publicação sistemática das reuniões do legislativo municipal, pelo *Correio Paulistano*. Pelo mesmo meio, sabia-se do

levantamento cadastral realizado para esse fim, dentro do Escritório Técnico Samuel das Neves, assunto tratado no Capítulo 3. Neves, segundo Szolnoky, era o responsável pelo levantamento e cadastro das desapropriações:

Em 1910 [Samuel das Neves] foi convidado pelo Secretário da Agricultura e Obras Públicas, Dr. Antonio de Pádua Salles, no governo de Albuquerque Lins, para chefiar o plano ‘Melhoramentos de São Paulo’, [...] com a missão principal de proceder às desapropriações necessárias.<sup>127</sup>

Seu filho Christiano afirmou o mesmo, na ocasião da comemoração do centenário de nascimento do pai<sup>128</sup>. Além disso, Szolnoky informa que “o engenheiro Samuel das Neves sugeriu outros melhoramentos, que não foram implementados”<sup>129</sup>. Seu escritório foi responsável, também, pela demarcação das operações em campo, como comentado anteriormente.

Estudos anteriores, como o de Segawa<sup>130</sup>, Toledo<sup>131</sup>, Ackel e Campos<sup>132</sup>, e Simões Junior<sup>133</sup> consideram que Bouvard, tendo sido trazido a São Paulo por meio de Victor da Silva Freire e do vereador Alcântara Machado, tenha trabalhado ao lado do Diretor de Obras e de sua equipe, compartilhando suas ideias a respeito das questões urbanas, afinadas a leituras de Sitte, Howard, Buls e outros teóricos contemporâneos seus.

<sup>127</sup> Maria Teresa de Stockler e Breia e SZOLNOKY, *O ensino de arquitetura e Christiano Stockler das Neves*, 1995, p. 128.

<sup>128</sup> Maria Ruth Amaral de SAMPAIO, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo, *Pós - Revista de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, n. 6, 1996, p. 93.

<sup>129</sup> Maria Teresa de Stockler e Breia e SZOLNOKY, *O ensino de arquitetura e Christiano Stockler das Neves*, p. 128.

<sup>130</sup> Hugo M. SEGAWA, 1911: Bouvard en San Pablo, *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA)*, n. 37/38, 1995, p. 31-35.. e \_\_\_\_\_, *Prelúdio da metrópole*

<sup>131</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século* e \_\_\_\_\_, *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*

<sup>132</sup> Luiz Gonzaga Montans ACKEL e Candido Malta CAMPOS, *Freire e Bouvard: a cidade européia*, in: Nadia SOMEKH e Candido Malta (CAMPOS, 2002, p. 33-54

<sup>133</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*

Corroborar esse entendimento o fato de Joseph-Antoine Bouvard ter se instalado em uma sala cedida pela administração municipal dentro do Teatro Municipal, ainda não inaugurado, que era utilizada como escritório por Ramos de Azevedo, como já se comentou, e segundo consta de nota publicada na revista *La Construction Moderne*, de 1911:

O escritório de trabalho de M. Bouvard foi instalado nas dependências do teatro municipal, obra-prima de um arquiteto paulista, aluno dos melhores mestres franceses [...] <sup>134</sup>

Mas o fato de seus esboços iniciais para o vale do Anhangabaú estarem arquivados no acervo do escritório de Neves pode indicar que tenha trabalhado junto a este, o que procede, já que, como afirmado, Neves é o autor dos levantamentos topográficos e cadastrais da área e, portanto, das bases gráficas sobre as quais foram realizados os estudos, tanto da Diretoria de Obras Municipais, quanto do próprio Neves e, portanto, de Bouvard também. Além do mais, como já se viu no capítulo anterior, a concepção original dos blocos Prates era de Samuel das Neves.

E já que o original do projeto da Diretoria de Obras também se encontra entre os papéis do escritório de Neves, é muito provável que a solução final tenha surgido a partir de reuniões entre o três profissionais, inclusive porque o desenho-base, ou seja, a base planialtimétrica utilizada para o projeto de Neves, Freire e Bouvard é a mesma. Quando cotejados os originais dos respectivos planos, percebe-se claramente que todos foram executados a partir de uma mesma planta-base, aquela produzida por Neves [FIGURA 4.11]. Um dado relevante, quanto a esse desenho, é o fato de ser

<sup>134</sup> Tradução livre da autora, no original: “Le bureau de travail de M. Bouvard a été installé dans les dépendances du théâtre municipal, chef-d’oeuvre d’un architecte pauliste, élève des meilleurs maîtres français [...]” Brésil — Projets d’agrandissement de Sao Paulo,

uma das únicas peças do conjunto que é datado, tendo sido produzida a partir de solicitação de Bouvard, no período em que esteve em Curitiba, entre os dias 16 e 23 de abril de 1911. *O Estado de S. Paulo* noticiou as providências que foram tomadas, enquanto estava no Sul: “O dia de hoje será consagrado pelo eminente architecto ao exame dos documentos por elle pedidos á Prefeitura por occasião da sua primeira passagem”<sup>135</sup>.

Imagina-se que quando Bouvard lançou mão da opção proposta por Neves, os três profissionais acabaram se reunindo, para discuti-la. Foi um trabalho de convencimento de Bouvard sobre Victor da Silva Freire, que cedeu e aceitou os blocos Prates. O registro do resultado, um desenho colorido [FIGURA 4.12], produzido por Bouvard, é o único desenho original de uma série que deveria contar com pelo menos sete outros, descritos no Relatório entregue ao prefeito, que se conhece até o momento e que se pode atribuir a autoria àquele arquiteto.

Quanto aos demais, conforme se afirmou no início deste capítulo, como os originais não foram localizados, passou-se a trabalhar com as estampas que ilustram o *Relatório de 1911...*<sup>136</sup>, adotando-se como procedimento básico substituir o termo “planta”, usado por Bouvard em seu relatório, por “estampa”. No entanto, a simples substituição de termos não garantiu clareza suficiente para a apreciação do conjunto de desenhos.

Assim, a seguir, apresenta-se uma comparação das estampas constantes no *Relatorio de 1911...*<sup>137</sup>, tentando estabelecer um nexó lógico e cronológico entre as peças e evidenciando algumas das questões levantadas

pela comparação entre o texto original do Relatório Bouvard<sup>138</sup> e a tradução que foi divulgada na *Revista de Engenharia*<sup>139</sup>. É visível que o conjunto apresentado no relatório da Prefeitura não pode ser tomado como um conjunto homogêneo, produzido por uma única equipe.

Além do mais, não se pode confundir ambos os relatórios. Em decorrência da maneira como o Plano Bouvard acabou sendo divulgado, isto é, no *Relatório de 1911...*<sup>140</sup>, houve margem para uma certa confusão. Com alguma frequência, alguns autores tomaram a totalidade das estampas do *Relatório de 1911...*<sup>141</sup> como as plantas do Relatório Bouvard. Ao serem cotejados os textos e os desenhos, pode-se localizar, com segurança, em que contexto foram produzidos e, portanto, a que relatório pertencem. Desse modo, apresenta-se os QUADROS 4.1 e 4.2, observando-se que, deste ponto em diante, o termo “planta” será utilizado para os desenhos listados por Bouvard em seu relatório, não importando se foram ou não considerados no *Relatório de 1911...*<sup>142</sup> O termo “estampa” será utilizado para os desenhos constantes do *Relatório de 1911...*, excetuando-se os desenhos oriundos do Relatório Bouvard<sup>143</sup>.

<sup>135</sup> *O Estado de S. Paulo*, 30.abr.1911, p. 2.

<sup>136</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>137</sup> Ibid.

<sup>138</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

<sup>139</sup> Os melhoramentos de São Paulo,

<sup>140</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>141</sup> Ibid.

<sup>142</sup> Ibid.

<sup>143</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

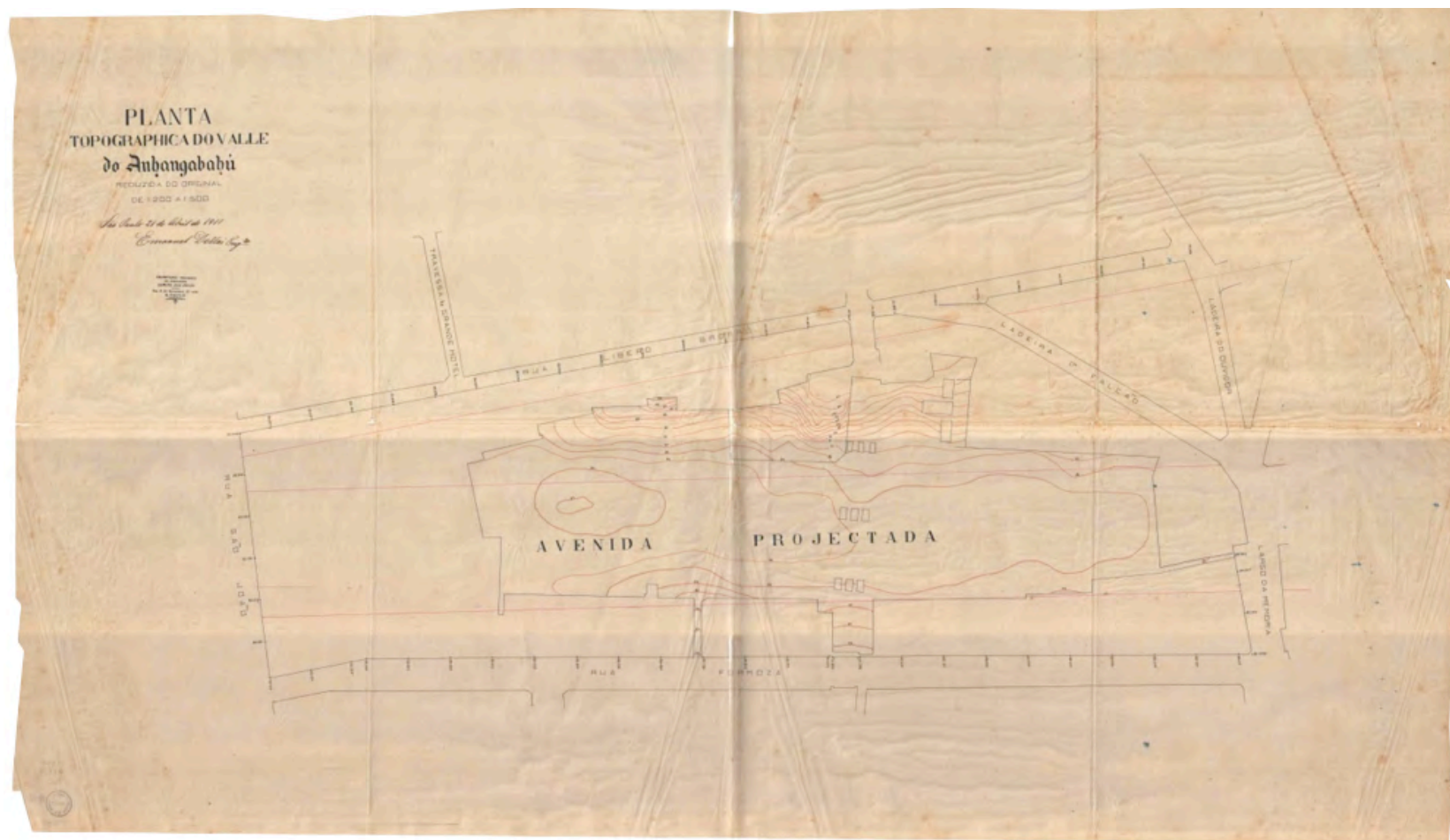


FIGURA 4.11 - Emanuel Dellai. *Planta topographica do valle do Anhangabahú*: reduzida do original de 1:200 a 1:500. Base topográfica preparada pelo Escritório Técnico Samuel das Neves. 28.abr.1911. Nanquim sobre papel-linho. Cor. Escala 1:500. Acervo Biblioteca FAUUSP.

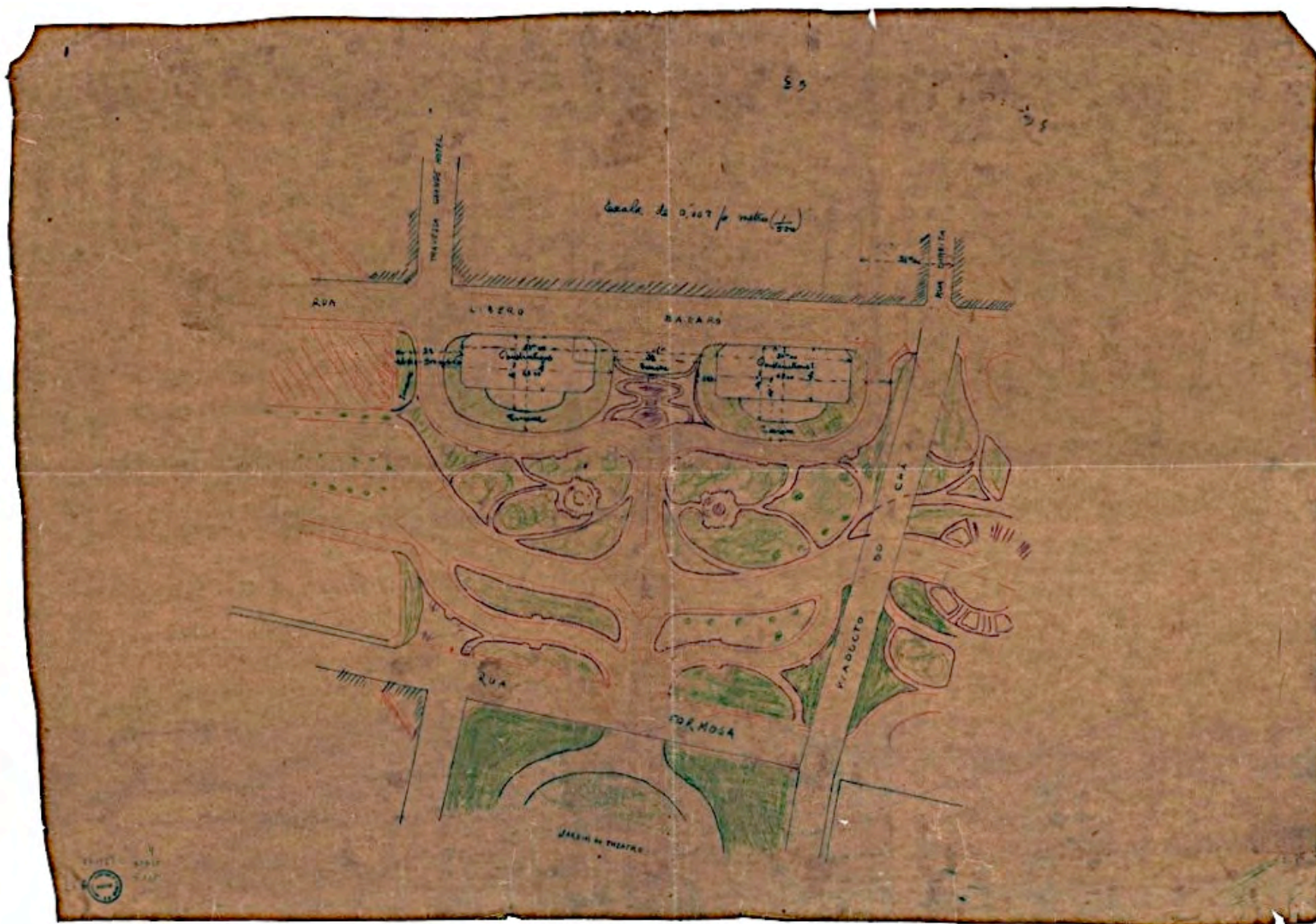





FIGURA 4.12 - Segunda versão do projeto Bouvard. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011

QUADRO 4.1 - PLANTAS RELACIONADAS NO RELATÓRIO BOUVARD<sup>144</sup>

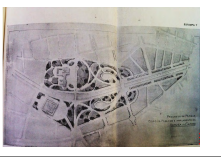
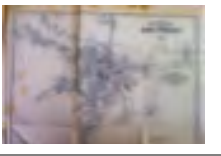


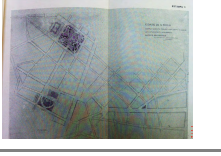
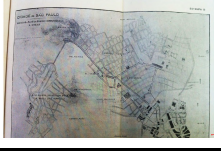
Nº planta	Texto do original manuscrito com indicação de plantas. Acervo Arquivo Histórico de São Paulo	Planta
1	<p><i>1e. Plan général de la Ville portant indication des dispositions proposées, pour le présent et pour l'avenir.</i>            Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não foi localizada até a presente data.</p>	?
2	<p><i>2e. Plan d'ensemble des dispositions prévues, pour le centre de la capitale.</i>            Na prancha: “Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le centre de la CAPITALE. Cópia do projecto BOUVARD”            Esta planta é reproduzida no <i>Relatório de 1911...</i> como “Estampa 4 — Planta de conjunto das modificações no centro da cidade (BOUVARD)”. Ver imagem ampliada na FIGURA 4.20</p>	
3	<p><i>3e. Plan d'alignement et d'élargissement de la rue da Conceição, pour former un boulevard constituant une voie de large circulation et une entrée magistrale dan l'axe de la gare des voyageurs de Luz.</i>            Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não foi localizada até a presente data.</p>	?
4	<p><i>4e. Plan de dispositions proposées pour la partie de la ville comprise entre les rues Liberto [sic] Badaró et Formosa.</i>            Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não foi localizada até a presente data. O <i>Relatório de 1911...</i> afirma que esse “primeiro projecto” está “reproduzido em pequena escala na estampa de conjuncto sob nº 4” (<i>Relatório de 1911...</i>, 1912, p.11)            A FIGURA 4.20 mostra o que provavelmente seria a planta n.4.</p>	?
5	<p><i>5e. Dito — variante, en vue de la construction de deux bâtiments symétriques, en bordure du parc.</i>            Planta nunca divulgada. Não se sabe se foi encaminhada ou não para a Câmara Municipal. Não foi localizada até a presente data. O <i>Relatório de 1911...</i> apresenta, na estampa 5, uma versão modificada dessa planta, produzida pela Diretoria de Obras Municipais, datada de 1912. Provavelmente foi produzida para integrar o relatório do prefeito para o ano de 1911.</p>	?
6	<p><i>6e. Plan du parc à créer dans le quartier des Carmes</i>            Na prancha: “Parc a creer dans le quartier des Carmes. Cópia do projecto BOUVARD”            Esta planta é reproduzida no <i>Relatório de 1911...</i> como “Estampa 6 — Projecto de um parque, a ser creado na Varzea do Carmo”. Ver imagem ampliada na FIGURA 4.23</p>	
7	<p><i>7e. Dito — Variante en vue de l'aliénation d'une parti des terrains</i>            Na prancha: “Projecto de Parque. Edifícios públicos e arruamento da VARZEA DO CARMO”            Esta planta é reproduzida no <i>Relatório de 1911...</i> como “Estampa 7 — Variante do projecto de parque, a ser creado na Varzea do Carmo, tendo em vista a alienação de uma parte dos terrenos”. Ver imagem ampliada na FIGURA 4.24</p>	

144 Ibid..



**QUADRO 4.2 - ESTAMPAS RELACIONADAS NO RELATÓRIO DE 1911 APRESENTADO À CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO PELO PREFEITO SR. RAYMUNDO DUPRAT<sup>145</sup>**  
(Inclui algumas das plantas do Relatório Bouvard)

Nº estampa	Descrição na legenda da Estampa	Imagem
1	<p><i>ESTAMPA 1 — Planta geral das modificações no centro: Projecto da Diretoria de Obras Municipais, sendo prefeito o Exmo. Snr. Dr. Antonio da Silva Prado (5 de dezembro de 1910)</i> Imagem apresentada no Capítulo 2. Ver FIGURA 3.101</p>	
2	<p><i>ESTAMPA 2 — Perspectiva da transformação do valle de Anhangabahú: Projecto da Diretoria de Obras Municipais, sendo prefeito o Exmo. Snr. Dr. Antonio da Silva Prado (5 de dezembro de 1910)</i> Imagem apresentada no Capítulo 2. Ver FIGURA 3.104</p>	
3	<p><i>ESTAMPA 3 — Planta da transformação do valle do Anhangabahú (Diretoria de Obras Municipais, 1907) aprovada pela Lei n. 1331, de 6 de junho de 1910, conhecida pelo nome de vereador que a propoz, Ex. Snr. Dr. Augusto Carlos da Silva Telles</i> Imagem apresentada no Capítulo 2. Ver FIGURA 3.54</p>	
4	<p><i>ESTAMPA 4 — Plano de conjunto das modificações no centro da cidade (BOUVARD)</i> Esta estampa corresponde à planta nº 2 do Relatório Bouvard, conforme QUADRO 4.1. Ver imagem ampliada na FIGURA 4.20</p>	
5	<p><i>ESTAMPA 5 — Variante da primeira planta, proposta para as alterações a realizar na parte da cidade compreendida entre as ruas Libero Badaró e Formosa, cosiderando a possibilidade da construção de dois corpos de edificação symetrica e de estylo adequado, na orla do parque (BOUVARD).</i> Na prancha: “Transformação do valle do Anhangabahú. Projecto Bouvard. Adoptado pela Camara Municipal de S. Paulo e em execução. 1912”. Aparentemente esta estampa corresponde à planta nº 5 do Relatório Bouvard, conforme QUADRO 4.1, alterada pela Diretoria de Obras Municipais. Ver imagem ampliada na FIGURA 4.22</p>	
6	<p><i>ESTAMPA 6 — Projeto de um parque a ser criado na varzea do Carmo.</i> Na prancha: “Ville de São Paulo. Parc a creer dans le quartier des Carmes. Cópia do primeiro projeto Bouvard” Esta estampa corresponde à planta nº 6 do Relatório Bouvard, conforme QUADRO 4.1 Ver imagem ampliada na FIGURA 4.23</p>	

Nº estampa	Descrição na legenda da Estampa	Imagem
7	<p><i>ESTAMPA 7 - Variante do projeto de parque a ser criado na Varzea do Carmo, tendo em vista a alienação de uma parte dos terrenos.</i>  Na prancha: “Projecto de parque. Edifícios públicos e arruamento da Varzea do Carmo”  Esta estampa corresponde à planta nº 7 do <i>Relatório Bouvard</i>, conforme QUADRO 4.1.  Ver imagem ampliada na FIGURA 4.24</p>	
8	<p>Desenho sem numeração e sem título, realizado sobre a Planta Geral da Cidade de São Paulo - 1909.  O Memorial dos projetos da Diretoria de Obras Municipais incluso no <i>Relatório de 1911...</i> refere-se a esse desenho como “Estampa 8”, nas páginas 16 e 18. Ver imagem ampliada na FIGURA 4.17</p>	
9	<p><i>ESTAMPA 9 — Diagramma da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipais</i>  Na prancha, à esquerda: “Prefeitura Municipal. Directoria de Obras. São Paulo”. À direita, abaixo da legenda, “Diagramma. Rede geral de viação”  O Memorial dos projetos da Diretoria de Obras Municipais incluso no <i>Relatório de 1911...</i> refere-se a esse desenho nas páginas 16, 18 e 20.  Ver imagem ampliada na FIGURA 4.18.</p>	
10	<p><i>ESTAMPA 10 — Centro da cidade de S. Paulo — modificações projectadas</i>  Na prancha, “Centro da cidade de S. Paulo. Modificações projectadas. Escala de 1:500. O Director de Obras Municipais” Segue a assinatura de Victor da Silva Freire.  O Memorial dos projetos da Diretoria de Obras Municipais incluso no <i>Relatório de 1911...</i> refere-se a esse desenho nas páginas 16, 17 e 20.  Ver imagem ampliada na FIGURA 4.91</p>	
11	<p><i>ESTAMPA 11 — Comunicações projectadas entre o centro, as estações ferroviárias e bairros occidentaes</i>  Na prancha, “Cidade de S. Paulo. Comunicações projectadas entre o centro e os bairros occidentaes. O Director das Obras Municipais” Segue a assinatura de Victor da Silva Freire. Embaixo, à esquerda, “Escala 1:1000/[texto ilegível]”  O Memorial dos projetos da Diretoria de Obras Municipais incluso no <i>Relatório de 1911...</i> refere-se a essa estampa nas páginas 16 e 17.  Ver imagem ampliada na FIGURA 4.99</p>	
12	<p><i>ESTAMPA 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a crear.</i>  Na prancha, “Cidade de S. Paulo. Avenidas e ruas de grande comunicação a crear. O Director das Obras Municipais” Segue a assinatura de Victor da Silva Freire. Embaixo, ao centro, “Escala 1:5000/[assinatura ilegível]”  O Memorial dos projetos da Diretoria de Obras Municipais incluso no <i>Relatório de 1911...</i> refere-se a essa estampa nas páginas 18 a 21.</p>	

Da confrontação das duas séries de documentos referenciados nos QUADROS 4.1 e 4.2, resultam algumas observações.

Quanto ao Relatório Bouvard, primeiramente, chama a atenção a falta de quatro plantas, números 1, 3, 4 e 5, a que Bouvard faz referência e que não são apresentadas no *Relatório de 1911...* preparado pelo então prefeito, Raymundo Duprat. A planta número 5 [QUADRO 4.1], embora tenha sido considerada em sua concepção geral, foi alterada para ser incorporada no relatório do prefeito como Estampa 5 [QUADRO 4.2].

Surgem algumas dúvidas: porque essas plantas foram suprimidas? Porque nunca foram publicadas, já que a Prefeitura Municipal paulistana desembolsou considerável soma de dinheiro para que Bouvard oferecesse um plano à municipalidade? O que concorreu para que fossem suprimidas de imediato, já que nunca vieram a público?

As três plantas restantes, 2, 6 e 7 [QUADRO 4.1], foram reproduzidas integralmente no *Relatório de 1911...* [QUADRO 4.2], Portanto, somente três plantas do escopo geral do Plano Bouvard foram efetivamente consideradas. Como se pode ter certeza do exposto acima? Pelo exame das características de cada prancha — qualidade de traços, grafia utilizada, por exemplo —, fica claro que as Estampas 4, 6 e 7 do *Relatório de 1911...* reproduzem as plantas 2, 6 e 7, desenhos originais do Plano Bouvard. Pode-se afirmar, seguramente, que os desenhos das plantas 2 e 6 foram executados pela mesma pessoa, provavelmente por alguém que assistia Bouvard, acompanhando-o desde Paris, ou um técnico local designado para tanto. [FIGURA 4.13]. Em alguns desses desenhos, há a indicação de que são cópias. Provavelmente, são desenhos que “passam a limpo” os originais produzidos pelo próprio Bouvard. Entretanto, só se poderá ter a confirmação se eventualmente os originais forem recuperados.

Esses, provavelmente, devem ser semelhantes ao original que se encontra na Biblioteca da FAUUSP [FIGURA 4.12].

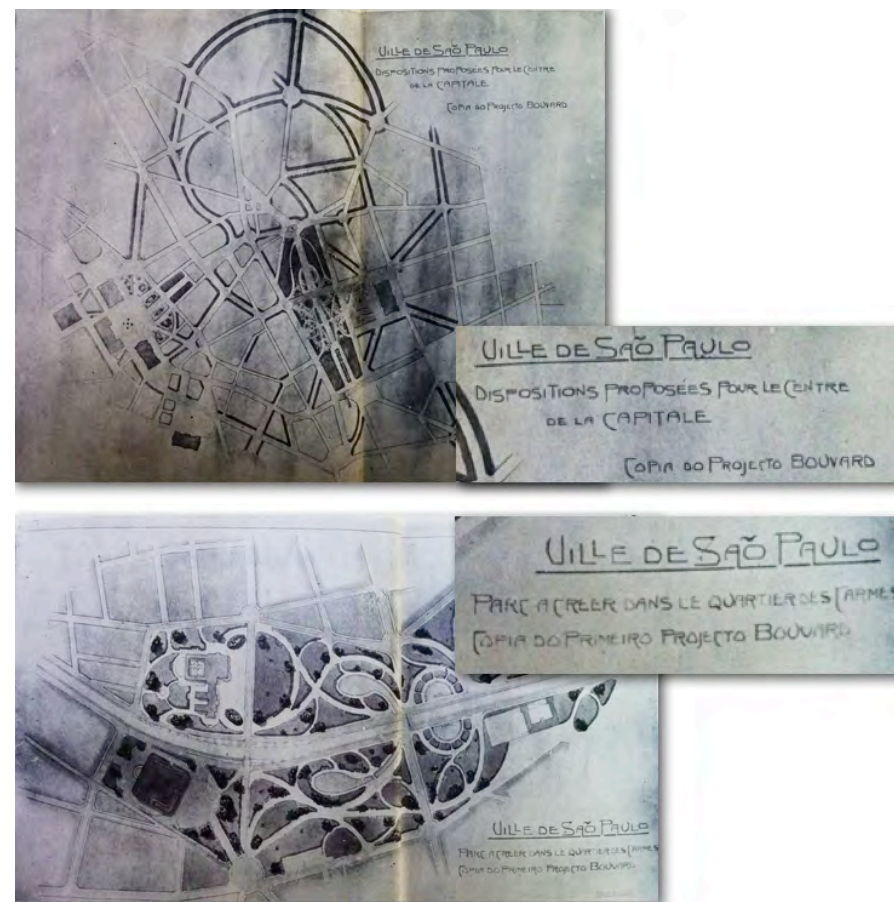


FIGURA 4.13 - Plantas 2 e 6 do Relatório Bouvard reproduzidas, respectivamente, nas Estampas 4 e 6 do Relatório de 1911...

O desenho da planta 7 foi realizado a partir do desenho da planta 6, mas por outra pessoa, devido às diferenças de caligrafia, peso dos traços e modo de representação dos maciços de vegetação, conforme se observa na FIGURA 4.14. De qualquer forma, foi produzido, provavelmente, sob

supervisão direta de Bouvard, já que a planta foi incorporada ao seu relatório.

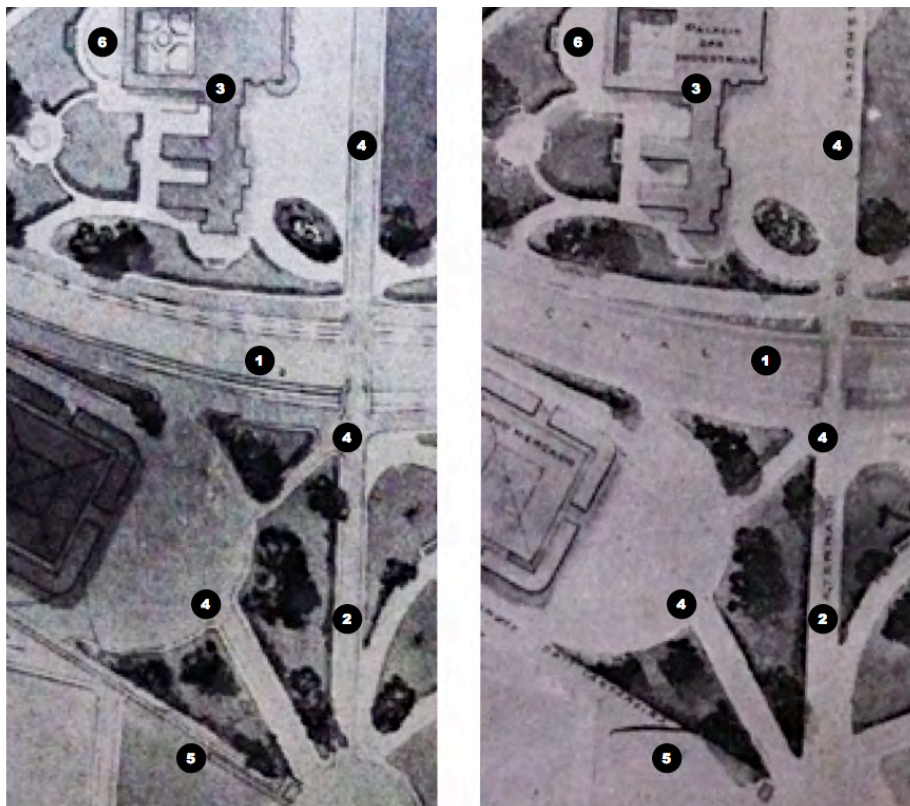


FIGURA 4.14 - Comparação entre as Estampas 6, provável original, e 7, sua provável cópia, do Relatório do Prefeito para o ano de 1911. Detalhe. Apparently in the Stamp 6 the details are more valued. Thus, note that the sidewalks (4) are delineated, and therefore, there is a distinction of areas destined for vehicles and pedestrians. In the same way, details of floors (6) are indicated as well as the tramway line (5). In Stamp 7, the whole is more valued, disappearing such details. For better understanding, on the other hand, there are indications of the names of buildings, buildings and the Tamanduateí canal. An indication of whether this drawing was produced under the supervision of an engineer? Source: Report of 1911 presented to the Municipal Chamber of São Paulo by Mayor Mr. Raymundo Duprat. São Paulo: Vanorden, 1912.

Quanto à planta 5, entende-se que a ideia geral quanto à solução para o vale do Anhangabaú foi considerada e aproveitada, mas por alguma razão, foi redesenhada. Talvez para que alguma alteração ocorresse, indicando possível supressão ou inclusão de algo. Assim, o desenho da Estampa 5 foi

realizado a partir do desenho da *planta 5*, não encontrado até o momento. Na Estampa 5, o desenho é mais “geométrico”, com traços mais “duros”. E, provavelmente, é a base para a versão desenhada por Jules Vacherot, que será comentada mais à frente [FIGURA 4.15].

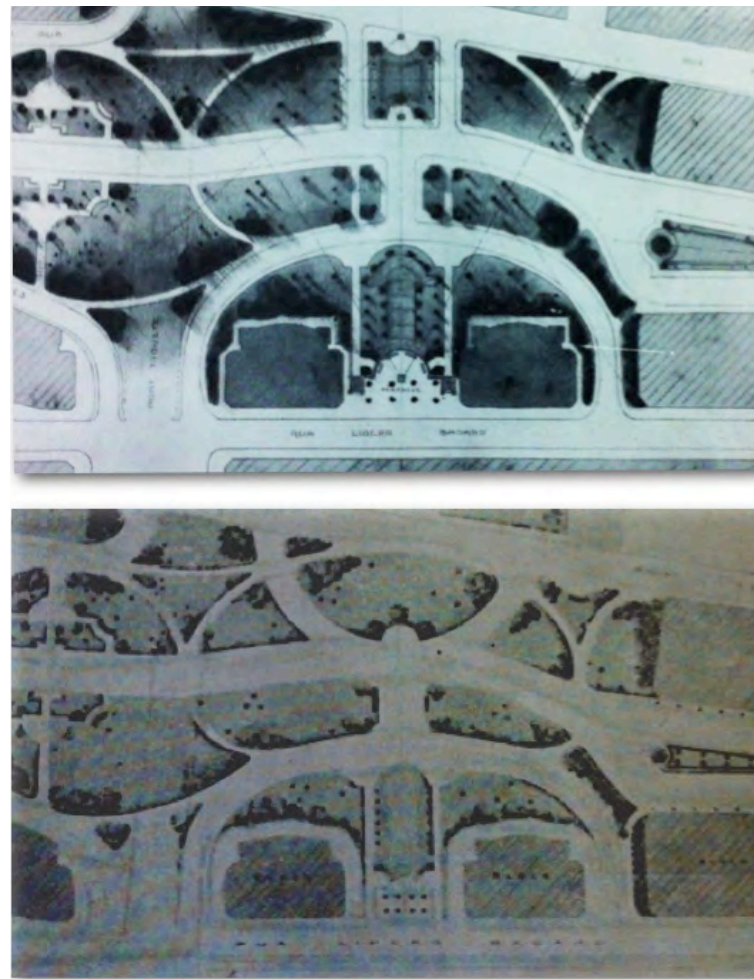


FIGURA 4.15 - Comparação entre a Estampa 5 constante do Relatório de 1911..., abaixo, e, acima, desenho realizado por Jules Vacherot, editado anos mais tarde. Fonte: SÃO PAULO (MUNICÍPIO). Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat. São Paulo: Vanorden, 1912 e VACHEROT, Jules. Parcs et jardins, album d'études, précédé de la 2e édition de "Les Parcs et jardins au commencement du XXe siècle", par J. Vacherot, ... [Texte imprimé]. Paris: G. Doin, 1925

O único indício que se encontrou para tal alteração está indicado na planta 2, conforme mostra a FIGURA 4.16.

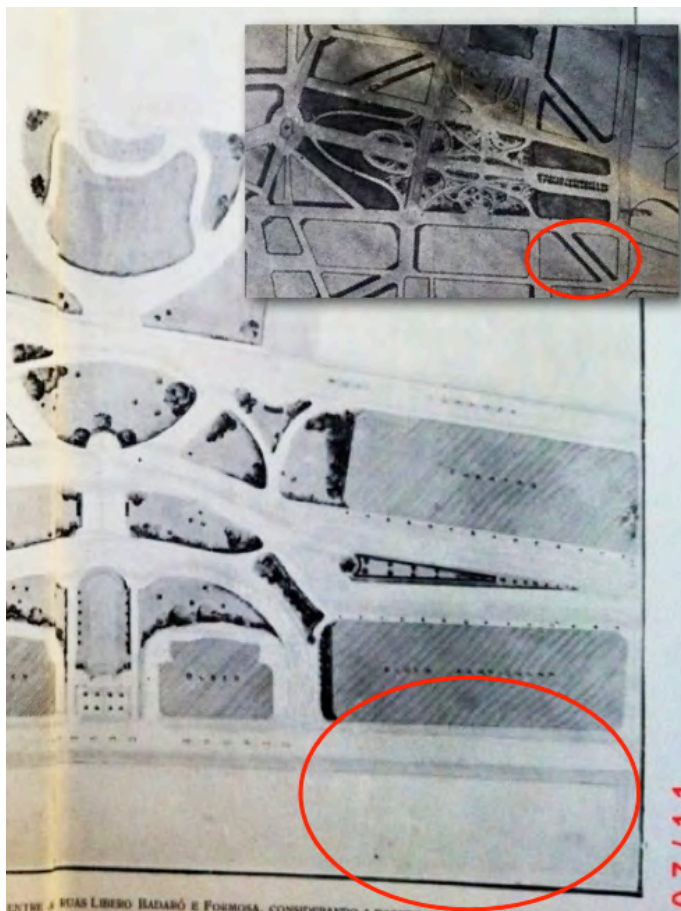


FIGURA 4.16 - Estampa 5 — Variante da primeira planta, proposta para as alterações a realizar na parte da cidade compreendida entre as ruas Libero Badaró e Formosa, considerando a possibilidade da construção de dois corpos de edificação symetrica e de estilo adequado, na orla do parque (Bouvard). Detalhe. Na prancha: Transfórmação do Valle do Anhangabahu. Projecto Bouvard adoptado pela Camara Municipal de S. Paulo e em execução. 1912. No detalhe, trecho da planta 2, reproduzida no *Relatório de 1911...* como Estampa 4, indicando a supressão da diagonal entre a praça Antonio Prado e o vale do Anhangabaú. In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

Originalmente, Bouvard recomendou a abertura de uma diagonal que ligasse o vale do Anhangabaú à praça Antonio Prado. No *Relatório de 1911...* o prefeito Duprat aponta a razão dessa recomendação não ter sido adotada:

... aconselhara o seu autor, cujo projecto não figurava o aproveitamento da rua de São João, a abertura de uma via em diagonal que, partindo da esquina da rua Libero Badaró com a travessa do Grande Hotel, ia terminar na Praça Antonio Prado. Desde que a Camara insistiu, porém, pelo alargamento da rua de São João (lei nº 1476, de 16 de Novembro)<sup>146</sup>, estando mesmo feitas quasi todas as desapropriações, a conclusão logica é a substituição da rua proposta por Bouvard *‘pelo alargamento da travessa do Grande Hotel que, com a travessa do Commercio e o galho Este-Oeste da rua da Boa Vista’* (Estampa10) [FIGURA 4.16], irá constituir uma arteria transversal, cuja falta obriga actualmente a grandes voltas, inuteis e embaraçosas.<sup>147</sup>

Quanto aos demais desenhos apresentados nas estampas do *Relatório de 1911...* [QUADRO 4.2], cabem as seguintes observações, quanto à origem das imagens, procurando-se ainda discernir entre o que foi produzido no contexto do Relatório Bouvard e o que foi produzido pela Diretoria de Obras Municipais:

- ▶ As três primeiras estampas são incluídas no *Relatório de 1911...* para contextualizar o debate acerca dos Melhoramentos de São Paulo, que se estendem desde 1910. O prefeito Raymundo Duprat, ao comentar as proposições de Joseph-Antoine Bouvard para São Paulo, coteja-as com os planos precedentes mostrados nas Estampas 1, 2 e 3. Sua intenção é demonstrar que não “tem

<sup>146</sup> , Lei n. 1476, de 16 de novembro de 1911, Declara de utilidade publica diversos predios e approva o accordo feito com o proprietario dos de ns. 62 e 62-A da rua São João

<sup>147</sup> \_\_\_\_\_, Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat, p. 19.

maior procedência a afirmação de que tivessem sido aprovadas pelo architecto Bouvard «salvo ligeiras modificações» as obras projectadas pela Secretaria da Agricultura»<sup>148</sup>.

- ▶ Assim, as Estampas 1 e 2 correspondem à planta e perspectiva do segundo Plano da Diretoria de Obras, o chamado Plano Freire-Guilhem, já apresentado e comentado no Capítulo 3 [FIGURAS 3.101 e 3.104]. A perspectiva foi encomendada por Victor Freire ao arquiteto Augusto Riemann e “paga com verba do Expediente”<sup>149</sup>. Segundo o *Relatório de 1911...*<sup>150</sup>, essa planta do vale do Anhangabaú, ou seja, “da parte que, segundo a Diretoria de Obras, devia merecer precedência sobre qualquer outra”, junto com a sua perspectiva, acompanhou o ofício enviado pelo prefeito Antonio Prado ao Presidente do Estado, Albuquerque Lins, em 3 de janeiro de 1911.
- ▶ A Estampa 3 é uma reprodução fotográfica da proposta do vereador Silva Telles, de 1907, também já examinada no Capítulo 3 [FIGURA 3.54]. Ela será retomada mais à frente, quando da apreciação da primeira proposta para o vale do Anhangabaú formulada por Bouvard.
- ▶ A Estampa 8 [FIGURA 4.17], apesar de não apresentar nomenclatura, assim é descrita no *Relatório de 1911...* A falta de nomenclatura deve-se, talvez, por ter sido produzida sobre uma

cópia da Planta Geral da Cidade de São Paulo do ano de 1909<sup>151</sup>. Guarda estreita correspondência com a estampa subsequente, que traz as mesmas informações em forma de diagrama. A partir deste ponto as estampas ilustram o Memorial de Projetos da Diretoria de Obras, que integra o *Relatório de 1911...*, apresentado pelo prefeito Duprat em sequência aos comentários sobre as propostas de Bouvard.

- ▶ A Estampa 9 [FIGURA 4.18] corresponde à representação em forma de diagrama, do sistema de circulação viária vislumbrado por Freire e, apesar de não conter sua assinatura, possui o carimbo da Diretoria de Obras
- ▶ Já as Estampas 10, 11 e 12 [QUADRO 4.2], foram montadas pela equipe técnica da Diretoria de Obras atendendo a orientações de Victor Freire, que as assina, e modificando o Plano Bouvard, como já dito, em função das intenções do Diretor de Obras, evidenciadas também quando o Relatório Bouvard é traduzido ao português, como se verá adiante.

<sup>148</sup> Ibid., p. 11.

<sup>149</sup> Conforme consta no recibo de Augusto Riemann, arquiteto. “6, Rua Maestro Cardim, de 10 de Janeiro de 1911: “Ilmo. Snr. Dr. Victor da Silva Freire. Director das obras municipaes. São Paulo. 1 perspectiva explicando os melhoramentos da cidade de São Paulo: 400\$”. Carimbada pelo setor de Expediente com a observação: “Paga com a verba do ‘Expediente’.. Acervo AHM. Consulta em 19.jul.2011

<sup>150</sup> Ibid., p. 8.

<sup>151</sup> Há dúvida se a referida Planta Geral da cidade seria mesmo do ano de 1909, em virtude de aparente alteração do capeçalho. Como não se encontrou o original para verificação, assumiu-se o ano de 1909.



FIGURA 4.17- Planta geral da cidade de São Paulo com anotações à tinta colorida, constante no Relatório de 1911...e apresentada como Estampa 8. SAO PAULO (MUNICIPIO). Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat. São Paulo: Vanorden, 1912. Foto da autora, 2011

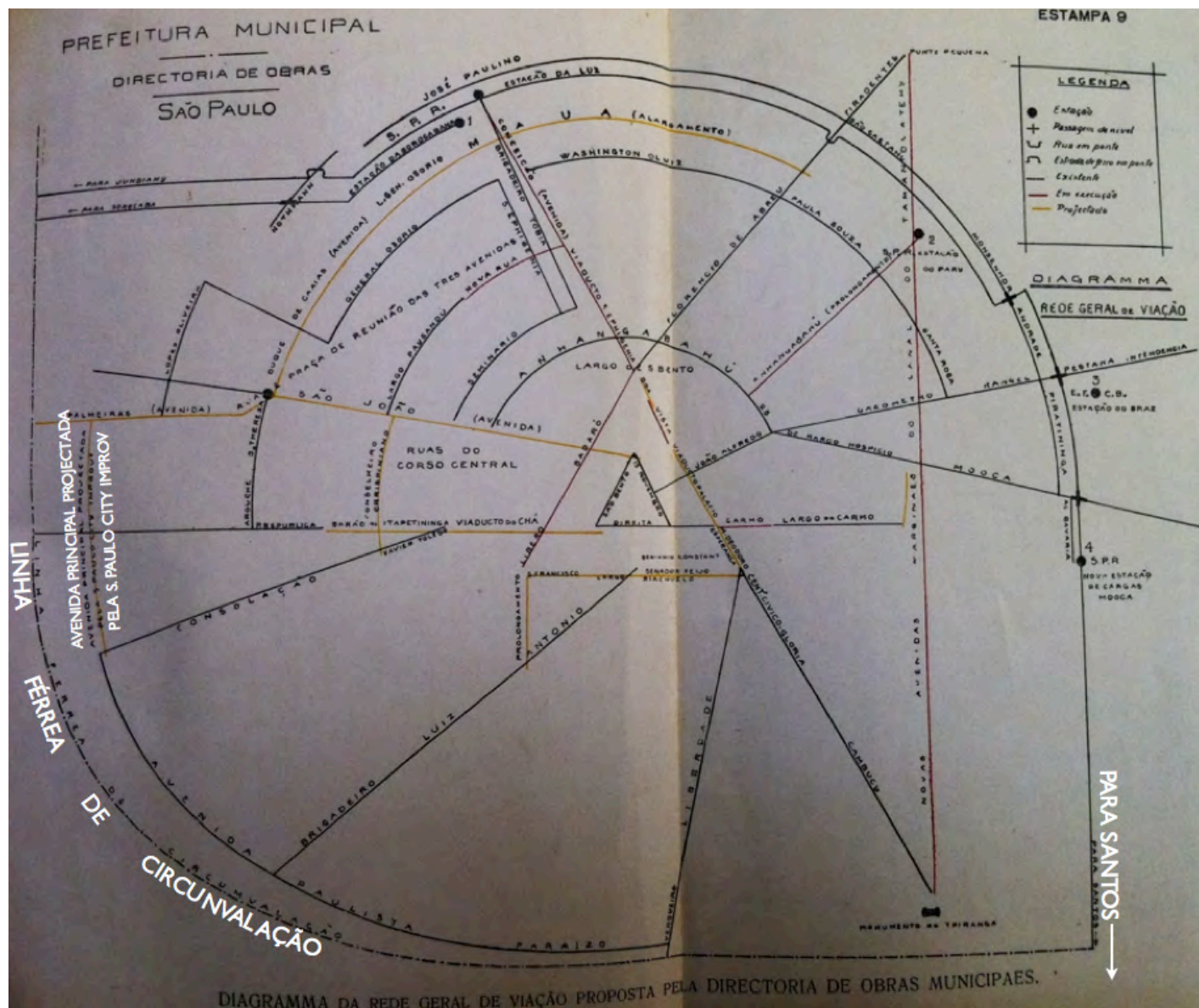


FIGURA 4.18 - Estampa 9. Diagrama da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipaes. SAO PAULO (MUNICIPIO). Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat. São Paulo: Vanorden, 1912. Foto da autora, 2011



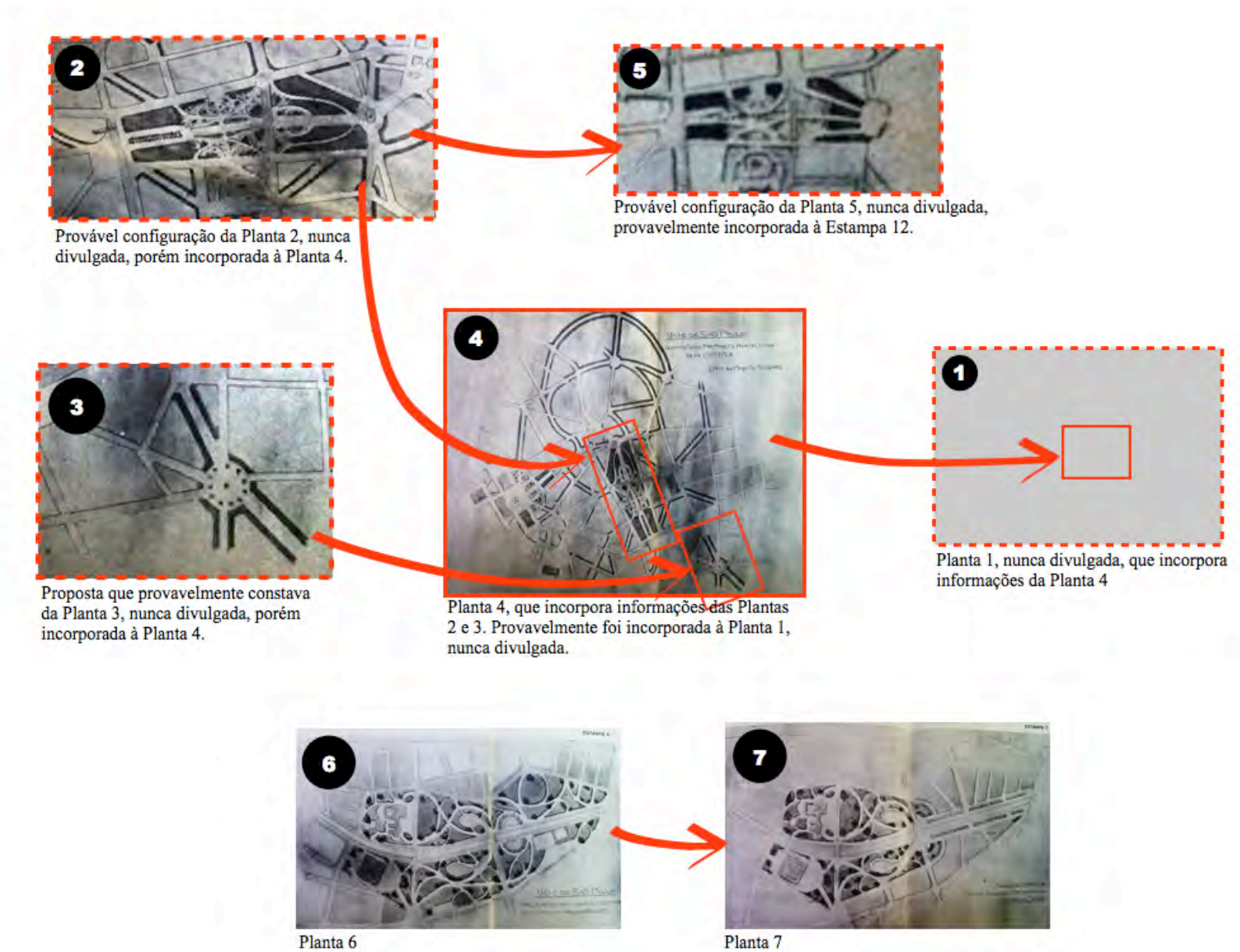


FIGURA 4.19 - Articulação entre as plantas do Relatório Bouvard. Eventualmente, As plantas 3 e 4 foram incorporadas na planta 2, que por sua vez, foi incorporada na planta 1, de caráter mais geral

Portanto, somente alguns dos desenhos do conjunto constante no *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*<sup>152</sup> são de autoria de Bouvard, ou concebidos sob supervisão direta do arquiteto francês. Esses, como afirmado acima, são os desenhos reproduzidos das plantas 2, 6 e 7 [QUADRO 4.1], convertidos nas Estampas 4, 6 e 7 [QUADRO 4.2].

A FIGURA 4.19 mostra a provável articulação das plantas que acompanhavam o Relatório Bouvard. Provavelmente, foram pensadas soluções parciais para os vários problemas apresentados e que, depois, pensadas em conjunto para viabilizar a sua coerência formal, foram reunidas em um desenho geral, a Planta 1.

Quando o *Relatório de 1911...* foi publicado, em meados de 1912, algumas alterações já haviam sido efetuadas. As duas mais significativas são a alteração do Centro Cívico e a criação da rua Antonio de Godói. Ademais, constatou-se que Victor da Silva Freire pretendia dar continuidade ao seu plano e abrir novas ruas na área do Chá para a consecução do que a Estampa 11 [FIGURA 4.99] indica: a “comunicação entre o centro, as estações ferroviárias e os bairros ocidentais”. Tais operações serão abordadas mais à frente. Continuando o exame do Plano Bouvard, veja-se, agora, o contrato firmado entre o arquiteto e a Prefeitura de São Paulo, prevendo o relatório e algumas plantas. Esse material já estava em preparação quando foi formalizado o contrato e é o que se vai apresentar a seguir.

#### 4.4.2.1. O CONTRATO

Para a elaboração de seu plano, houve a formalização de um contrato entre Bouvard e a Prefeitura de São Paulo, efetivado às vésperas da entrega do Relatório e das plantas que o acompanhavam. Abaixo, apresenta-se a transcrição dos termos do contrato, cuja cópia datilografada a que se teve acesso encontra-se depositada no acervo do Arquivo Histórico Municipal<sup>153</sup> [ANEXO B]:

Termo que assigna o architecto sr. J. A. Bouvard, para a organização de um projecto de melhoramentos na Capital. Aos dez dias do mez de maio de mil novecentos e onze, na Secretaria Geral da Prefeitura do Municipio de São Paulo, presente o Prefeito Municipal, Coronel Raymundo Duprat, commigo Director Geral, adeante assignado, ahi compareceu o sr. J. A. Bouvard, architecto, residente em Pariz, para o fim de assignar o presente termo, pelo qual, de accordo com a resolução municipal nº 8, de 23 de março do corrente anno<sup>154</sup>, o sr. Prefeito contracta ad referendum da Camara, com o mesmo architecto a organização de um projecto de melhoramentos na Capital, mediante as seguintes clausulas: - -

Cabem aqui alguns comentários quanto às cláusulas, que serão cotejados com notícia divulgada dois dias depois de sua chegada, na qual transpareciam alguns pontos que aparentemente seriam contemplados no plano em elaboração.

Primeira - O architecto sr. J. A. Bouvard obriga-se a estudar o **plano de conjuncto, melhoramentos e extensões da cidade de São Paulo, comprehendendo esse estudo os ante-projectos das obras mais importantes**, de fórma a servir, em execução, de guia segura ao desenvolvimento da idéa de seu autor, e apresentar ainda um **relatorio sobre a organização**

<sup>152</sup> Ibid.

<sup>153</sup> Ver ANEXO B

<sup>154</sup> SÃO PAULO - MUNICÍPIO, *Resolução n.8, de 23 de março de 1911*

**administrativa, legal e financeira que lhe parecer mais conveniente à realização do projecto.**

A primeira cláusula foi realizada com ressalvas pois, ainda que o relatório entregue cite a necessidade de organização, é vago sobre procedimentos, pressupostos e produtos intermediários ou similares e não corresponde ao que havia sido ventilado antes de sua ida a Curitiba, de que seria contemplado “o esboço de organização administrativa, legal e financeira, capaz de levá-lo a cabo methodicamente em certo numero de exercicios”<sup>155</sup>. De fato, nada há no Relatório Bouvard que indique qualquer ação programática nesse sentido.

Embora tenham sido entregues os desenhos que corresponderiam aos ante-projetos, também é vaga a ideia quanto às “extensões da cidade”. Anteriormente, havia sido citado em notícia d’*O Estado de S. Paulo* um “programma completo, baseado na direcção e intensidade das correntes de circulação e na orientação presumível do seu crescimento”<sup>156</sup>. Essas informações, no entanto, foram mais bem aproveitadas para a compra das glebas de terra para Laveleye, como se verá no Capítulo 5. As “extensões da cidade”, no quadro dos documentos entregues, ficam restritas às extensões do *centro* da cidade, praticamente. A não ser que a planta 1 [QUADRO 4.1, ITEM 1], desaparecida até o momento, cuidasse dessas indicações.

Segunda - O referido architecto **obriga-se a entregar à Prefeitura a medida do seu acabamento, os diferentes documentos de que trata a clausula primeira, fornecendo antes do seu regresso à França, os elementos necessarios às Obras, cuja realização é de caracter urgente.**

Quanto à segunda cláusula, não se pode afirmar que seja vaga, mas talvez imprecisa. De qualquer forma, os desenhos “necessários” foram entregues, embora não tenham sido explicitados no contrato quais obras seriam aquelas prioritárias. Uma nota publicada dias antes era mais precisa, pois citava “o parque da varzea do Carmo, o centro da cidade, as villas operarias”<sup>157</sup>. Esta afirmação estava mais conforme com as visitas que o arquiteto francês fez, deslocando-se até o Brás e área do Carmo, mas nunca foi contemplada. Já se falou, no Capítulo 3, a respeito das razões que levaram à exclusão do Brás dos Melhoramentos de São Paulo, quando a ideia original do vereador Silva Telles serviu de base para o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, em 1907. Por outro lado, pode ter havido uma mudança das prioridades indicadas a partir de conversas com o Diretor de Obras Municipais, pois no Relatório, Bouvard indica como “urgentes” o Centro Cívico, o arranjo do vale do Anhangabaú e o alargamento e retificação da rua da Conceição.

Terceira - Como remuneração de seus trabalhos a Prefeitura pagará ao architecto sr. J. A. Bouvard £5000 (cinco mil libras esterlinas) ao cambio de 16d<sup>158</sup>, em duas prestações eguaes, sendo a primeira antes do mesmo architecto regressar ao seu paiz e **a segunda depois de se achar em França e ter a Prefeitura recebido os estudos e os projectos finaes.** Este ultimo pagamento será feito a qualquer estabelecimento bancario, à ordem do referido architecto. Quarta - Este contracto, de accordo com a resolução nº 8 de 23 de março de 1911, fica sujeito à aprovação da Camara Municipal de São Paulo. E, como assim disseram e ajustaram, lavrou-se o presente termo que é assignado pelo sr. Prefeito e pelos srs. J.

<sup>157</sup> Ibid.

<sup>158</sup> Equivalentes, em valores atuais a aproximadamente R\$2.253.000,00 1£=15\$020réis, conforme Heitor Pinto de MOURA FILHO, Câmbio de longo prazo do mil-réis: uma abordagem empírica referente às taxas contra a libra esterlina e o dólar (1795-1913), *Cadernos de História de Belo Horizonte* 11, n. 15, 2010 Conversão réis-reais feita por aproximação, a partir de *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

<sup>155</sup> *O Estado de S. Paulo*, 15.abr.1911, p. 4.

<sup>156</sup> Ibid.

A. Bouvard, assignando-o os srs. drs. Oscar Americano e José Roberto Leite Penteadó, depois de pago o sello estadual de folhas de duzentos reis, como se vê da estampilha abaixo inutilisada.

Este termo está isento de emolumentos municipaes, de accordo com a lei nº 286, de 10 de novembro de 1896. Eu, [à mão, lápis: João Paulo Bloem] official da 2a. secção lavrei o presente termo. E eu, Director Geral, o subscrevo, Alvaro Ramos. Raymundo Duprat, J. A. Bouvard. Oscar Americano. José Roberto Leite Penteadó. Era o que se continha no original, que para aqui fielmente trasladei. Secretaria Geral da Prefeitura do Municipio de São Paulo, segunda secção, 12 de maio de 1911.

[à mão, lápis:] Eu, [rubrica Bloem] official da segunda secção, tirei a presente cópia. [à mão, lápis:] Visto. O Director Geral, [assinatura Alvaro Ramos]  
[abaixo, carimbo da Secretaria Geral, 2a. Secção]<sup>159</sup>

A terceira cláusula ficou em aberto e não foi cumprida posto que não se tem conhecimento que quaisquer desenhos tenham sido remetidos desde Paris para São Paulo. Desse modo, certamente Bouvard recebeu £2500,00 referentes à primeira prestação<sup>160</sup>, contra-entrega dos desenhos e relatório produzidos enquanto estava em São Paulo. Quanto à segunda parte, as restantes £2500,00, é quase certeza de que, estando atrelados à entrega dos “estudos e projectos finais”, a ser realizada quando retornasse a Paris, nunca foi efetivada. Assim, os rumores de que teria recebido “cem mil francos”<sup>161</sup> da municipalidade paulistana podem não ter se efetivado. Assinado pelas partes, o contrato foi enviado à apreciação da Câmara

Municipal, em 11 de maio<sup>162</sup> e aprovado pela Resolução nº 18, de 16 de junho de 1911<sup>163</sup>. Assinado o contrato, três dias depois foi entregue o Relatório Bouvard ao Prefeito Raymundo Duprat.

#### 4.4.2.2. O RELATÓRIO E SUA TRADUÇÃO

Como já afirmado, o relatório publicado possui diferenças em relação ao original manuscrito. Embora algumas sejam sutis, revelam dubiedades do texto traduzido para o português. Essa é a situação relativa às opções apresentadas por Bouvard para a Várzea do Carmo, *quartière des Carmes* no original, cuja tradução já indica, presume-se, a opção preferida pela Diretoria de Obras Municipais.

Em outros trechos as diferenças são consideráveis, quando alguns termos são trocados. É o caso das orientações para o prolongamento da rua Dom José de Barros, em substituição à recomendação original, relativa à rua da Conceição, operação que será discutida à frente. Teria Bouvard tomado conhecimento dessas alterações?

Apresenta-se, a seguir, o QUADRO 4.3, no qual a versão traduzida é comparada ao texto original manuscrito. Antes, porém, apresenta-se a legenda geral do quadro. Assim, tem-se:

<sup>159</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Termo que assigna o architecto sr. J. A. Bouvard, para a organização de um projecto de melhoramentos na Capital*, 1911 — grifo nosso. Ver ANEXO B.

<sup>160</sup> A primeira parcela equivaleria a 37:500\$000, ou, em valores atuais, a aproximadamente R\$1.125.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>161</sup> *Correio da Manhã*, 30.mai.1911, p. 1. Equivaleriam a 60:000\$000 ou, em valores atuais, aproximadamente R\$1.800.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>162</sup> Nos termos da resolução n. 8, de 23 de março de 1911, submeteu-se à aprovação da Câmara o contracto celebrado pela Prefeitura com o architecto sr. J. A. Bouvard, para a organização de um projecto de melhoramentos da cidade. Secretaria Geral. Expediente do dia 11 de maio de 1911, *Correio Paulistano*, 12.mai.1911, Prefeitura Municipal, p. 6.

<sup>163</sup> Aprovação do "contrato que a Prefeitura celebrou com J. A. Bouard [sic], em cumprimento a Resolução n.8 de 1911. SÃO PAULO - MUNICIPIO, *Resolução n.18, de 16 de junho de 1911*, 1911

**QUADRO 4.3 - COMPARATIVO DAS VERSÕES DO RELATÓRIO BOUVARD: ORIGINAL MANUSCRITO x TEXTO PUBLICADO PELA REVISTA DE ENGENHARIA**

**LEGENDA<sup>164</sup>:**

Col. 1: Nº §	Coluna 2: <i>Transcrição do original manuscrito depositado no acervo Arquivo Histórico de São Paulo (antigo Arquivo Histórico Municipal Washington Luís)</i>	Coluna 3 Tradução constante em: Os melhoramentos de São Paulo. <b>Revista de Engenharia</b> , v.1, n.1-7, p.37-43. 1911.
Comentários, a partir da confrontação de ambos.		

Para melhor leitura, optou-se por desmembrar o Quadro 4.3, inserindo-se os comentários a respeito dos parágrafos logo abaixo dos mesmos.

	<i>55, Rue de Verneuil</i>	
	<i>À Monsieur Le Préfet Municipal de São Paulo</i>	
		O relatório do Sr. Bouvard
	<i>Monsieur Le Préfet</i>	Exmo. Sr. Prefeito
1	<i>Vous avez bien voulu d'accord avec la Chambre Municipale, me confier la mission de participer aux études d'amélioration et d'agrandissement de votre capitale; j'ai l'honneur de vous transmettre, ci joint, les résultats de mon travail:</i>	Dignou-se V.Ex. confiar-me, de acordo com a Câmara Municipal, a missão de tomar parte nos estudos de melhoramentos e extensão da capital do Estado; tenho a honra de apresentar, juntos, os resultados do meu estudo.

**164** Observações:

[Textos entre colchetes] são observações da autora.

{Textos entre chaves} são inserções posteriores feitas pelo autor. Aquele “puxadinho” que se faz quando se esquece ou quer complementar algo num texto final escrito à tinta.

Textos riscados estão riscados pelo autor no original.

Tracinhos como esse indicam um traço existente no original, entre um parágrafo e outro.

Reticências ... podem indicar palavra incompreensível

xxxx indicam rasura no original

Importante notar que Bouvard se coloca como profissional convidado a “participar dos estudos” e não como árbitro da questão dos melhoramentos.

2	<i>Savoir:</i>	Compõe-se elle de:
3	<i>1° Plan général de la Ville portant indication des dispositions proposees, pour le present et pour l'avenir</i>	1°. Planta geral da cidade, com indicações propostas no presente e para o futuro;

Planta não recuperada, como demonstrado no QUADRO 4.1. Provavelmente é a planta que dá origem à Estampa 12 [FIGURA 4.103], produzida pela Diretoria de Obras Municipais, constante do Relatório do Prefeito relativo ao ano de 1911, da qual se falará mais adiante. Vem assinada pelo Diretor de Obras, Victor da Silva Freire e é evidentemente posterior à planta indicada no parágrafo seguinte.

4	<i>2° Plan d'ensemble des dispositions prévues, pour le centre da la capitale.</i>	2°. Planta de conjunto das modificações previstas no centro da cidade;
---	--	--

Como se viu no QUADRO 3.1, esta é a planta reproduzida como Estampa 4 no Relatório do Prefeito de 1911 [FIGURA 4.20]. Foi produzida por Bouvard ou sob sua supervisão direta e nela constam as suas propostas originais para o Anhangabaú, Centro Cívico, entorno do Teatro Municipal e sua conexão com a rua da Conceição, além das “vias circundantes” a que se referirá mais à frente.

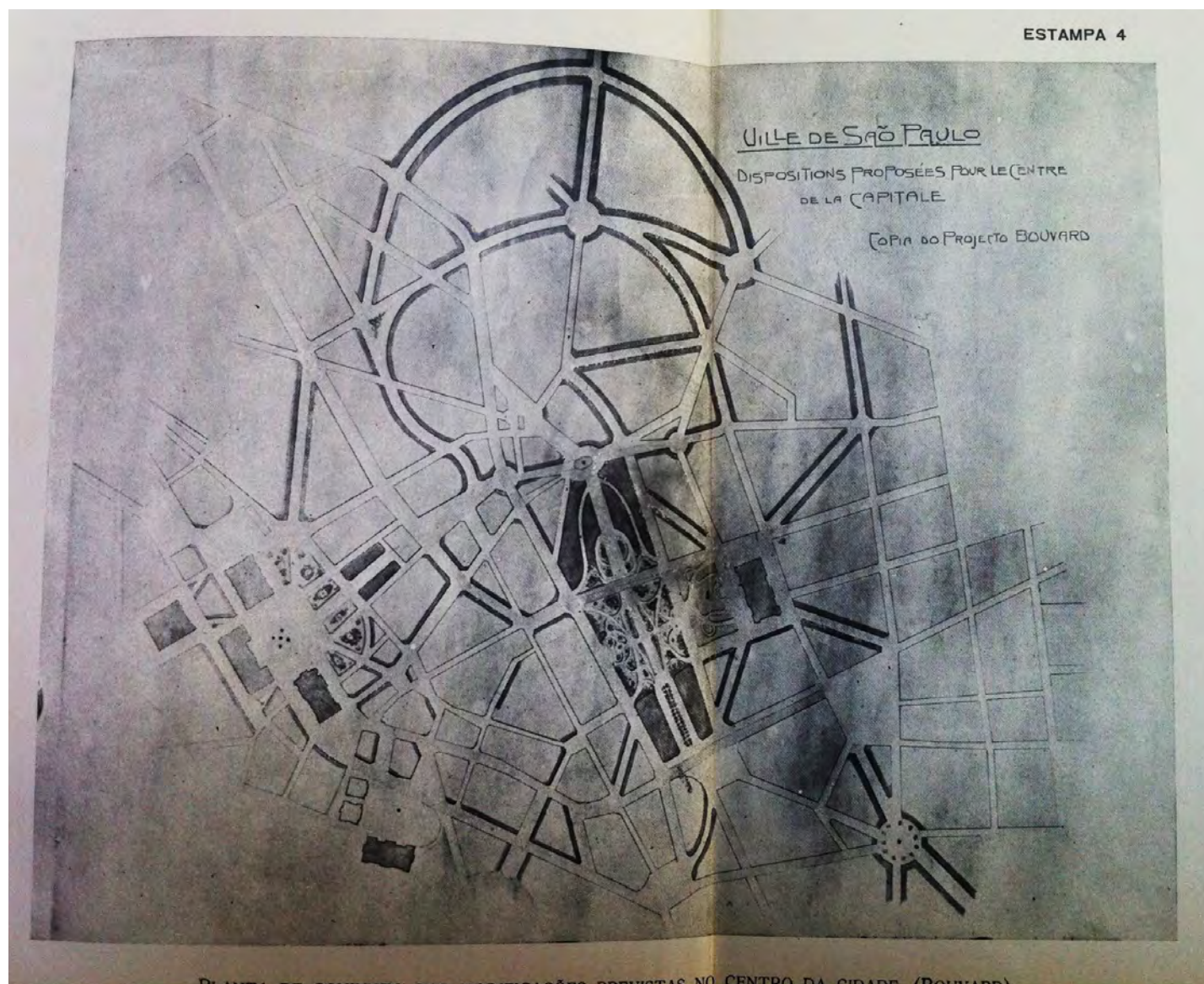


FIGURA 4.20 — Planta 2 do Relatório Bouvard reproduzida nas Estampas 4 do Relatório de 1911... Na legenda da estampa: "Planta de conjunto das modificações previstas no centro da cidade (Bouvard)". Na prancha, em francês: "Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le centre de la capitale. Copia do Projecto Bouvard." In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

5	3° <i>Plan d'alignement et d'élargissement de la rue da Conceição, pour former un boulevard constituant une voie de large circulation et une entree magistrale dan l'axe de la gare des voyageurs de Luz.</i>	3°. Projecto do prolongamento da Rua D. José de Barros, de maneira a formar uma arteria de grande circulação e uma entrada condigna no centro, partindo da situação actual das estações ferro-viarias; [grifo meu]
---	---	--

Refere-se à planta nº 3 do QUADRO 3.1, nunca divulgada. A área em questão é contemplada pela Estampa 11 [FIGURA 4.99] no Relatório do Prefeito de 1911, produzida pela Diretoria de Obras Municipais..

A tradução não é fidedigna: enquanto Bouvard refere-se à rua da Conceição, depois nomeada Cásper Líbero, e está interessado em “formar um bulevar que constitua uma via de grande circulação e uma entrada magistral no eixo” da Estação da Luz, que pode ser observado parcialmente no canto inferior direito da planta nº 2, na FIGURA 4.20. A tradução indica o prolongamento da rua D. José de Barros até a mesma rua da Conceição, de modo que se possa realizar um dos anéis de circulação visados por Victor da Silva Freire, indicado na Estampa 9, em vermelho [FIGURA 4.21]. A preocupação de Freire é outra, ligada à circulação viária principalmente, e nesse esquema a rua da Conceição tem papel secundário.

6	4° <i>Plan de dispositions proposees pour la partie de la ville comprise entre les rues Liberto [sic] Badaro et Formosa</i>	4°. Planta das alterações a realizar na parte da cidade, compreendida entre as ruas Líbero Badaró e Formosa;
---	---	--

É a planta relativa ao projeto do Anhangabaú, que também não foi encontrada. Muito provavelmente, é o original do desenho relativo à área do Anhangabaú, que aparece na planta 2/estampa 4 [FIGURA 4.20], cujo detalhe ampliado pode ser observado na parte inferior da FIGURA 4.16. O *Relatório de 1911...* informa que esse “primeiro projecto” está “reproduzido

em pequena escala na estampa de conjunto sob nº 4”<sup>165</sup>, confirmando, portanto, o que se afirma acima.

7	5° <i>Dito - variante, en vue de la construction de deux bâtiments symétriques, en bordure du parc_</i>	5°. Variante da mesma, considerando a possibilidade da construção de dois corpos de edificação symmetricos e de estylo adequado, na orla do parque; [grifo meu]
---	---	---

Refere-se à planta 5 [QUADRO 4.1], não divulgada e substituída pelo desenho exposto na Estampa 5 do *Relatório de 1911...* [FIGURA 4.22]. Chama a atenção, na tradução, a utilização dos termos “considerando a possibilidade” e “em estylo adequado”. O que significaria sua inclusão? O termo “en vue de” pode ser traduzido por “tendo em vista”. Se assim fosse, a variante apresentada seria a versão definitiva, em vista da adoção ou da decisão de se construir os dois edifícios simétricos. Assim, Bouvard estaria concordando com a decisão, mas seu tradutor, por outro lado, não estaria seguro quanto à isso. Talvez em função dessa alteração na tradução é que Toledo tenha deduzido que Bouvard tenha relutado em aceitar os edifícios<sup>166</sup>, pois “considerando a possibilidade” não é o mesmo que “em vista de”. Quanto ao “estylo adequado”, parece mais uma recomendação de quem não concorda com a implantação dos edifícios naquele local, reforçando o quão problemática tal decisão poderia ser.



<sup>165</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 11.

<sup>166</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*, p. 123.

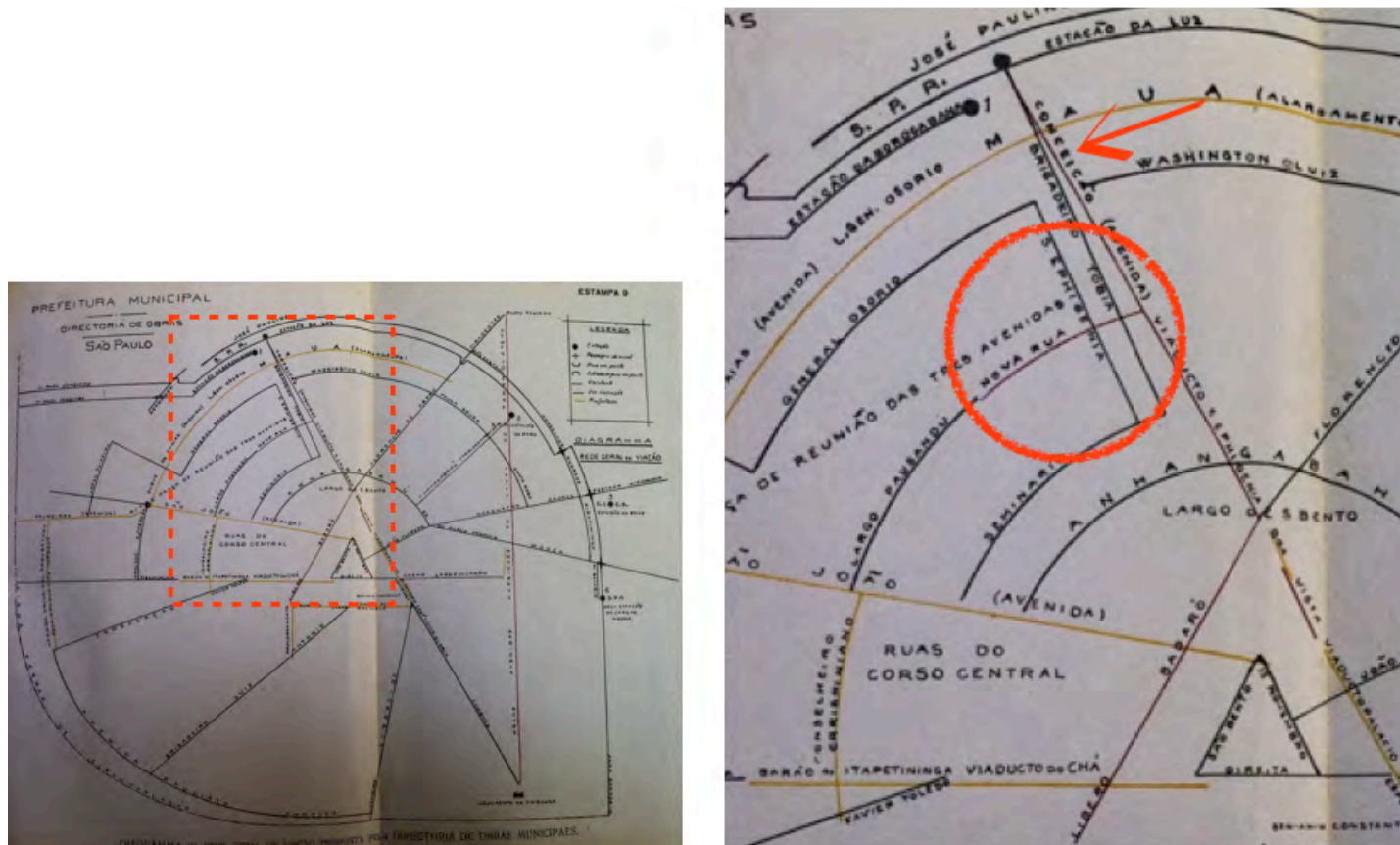


FIGURA 4.21 - Estampa 9 — Diagrama da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipais e detalhe, indicando a rua da Conceição em plano secundário em relação à abertura da "nova rua". In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.



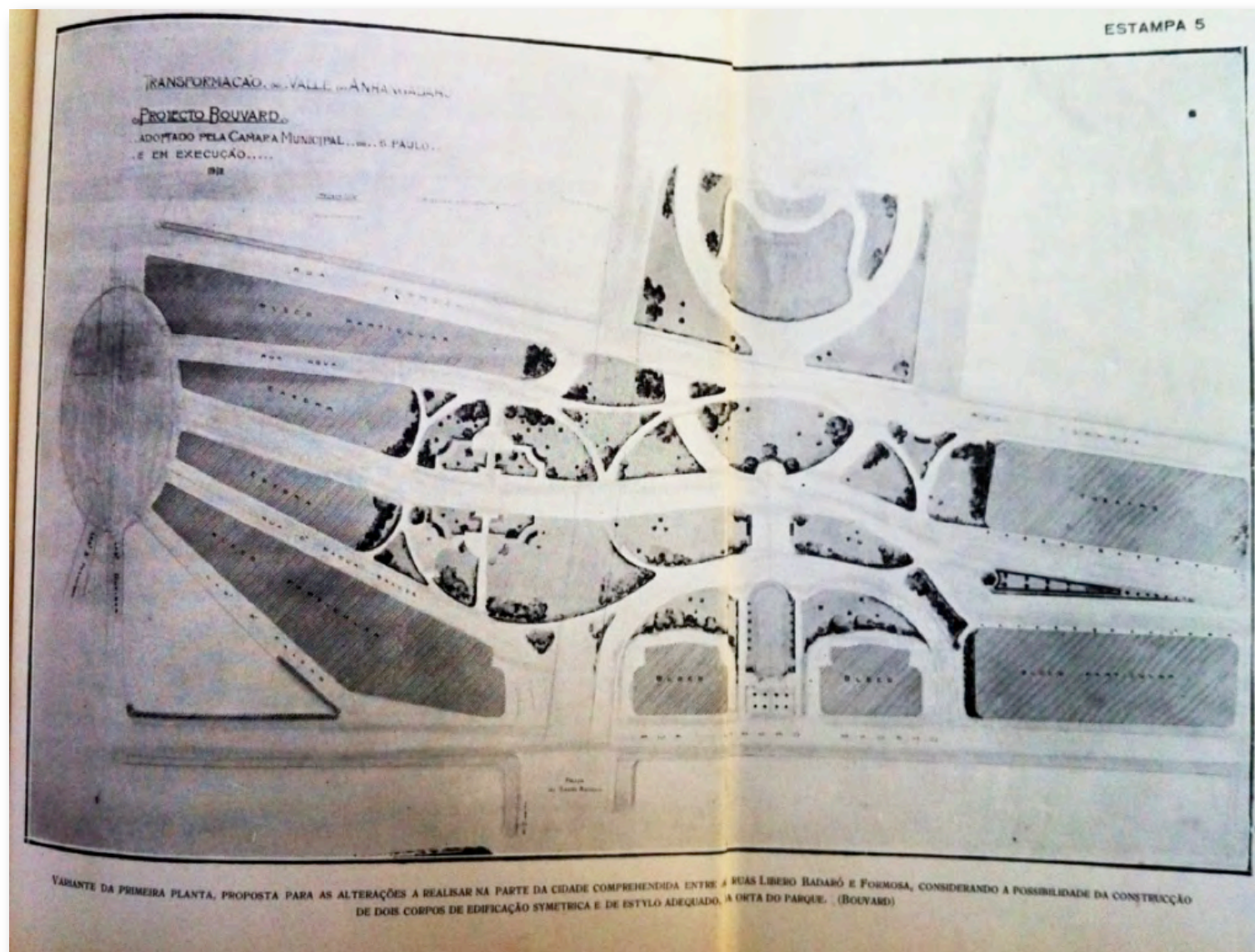


FIGURA 4.22 - Estampa 5. Variante da primeira planta, proposta para as alterações a realizar na parte da cidade compreendida entre as ruas Libero Badaró e Formosa, considerando a possibilidade da construção de dois corpos de edificação symmetrica e de estylo adequado, a orla do parque (Bouvard). n: SÃO PAULO (MUNICIPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

8	6° <i>Plan du parc à créer dans le quartier des Carmes</i>	6°. Projecto de um parque, a ser creado na Varzea do Carmo;
---	--	---

A planta nº 6 [QUADRO 4.1] foi reproduzida como Estampa 6 [QUADRO 3.2 e FIGURA 3.23] no *Relatório de 1911*....<sup>167</sup>

9	7° <i>Dito Variante en vue de l'aliénation d'une parti des terrains</i>	7°. Variante do mesmo, tendo em vista a alienação de uma parte dos terrenos.
---	---	--

Como a anterior, esta planta que, igualmente, acompanhava o Relatório Bouvard [QUADRO 4.1], foi reproduzida no Relatório do Prefeito de 1911... como Estampa 7 [FIGURA 4.24]. Neste parágrafo, inversamente em relação ao anterior, o termo “en vue” é traduzido como “tendo em vista”, o que corrobora o afirmado para o sétimo parágrafo. O Relatório produzido por Bouvard não contempla considerações relativamente à área do parque, a despeito de seu interesse sobre as condições das moradias operárias da região do Brás, conforme apurado em notícia n’*O Estado de S. Paulo*, citado anteriormente.

10	<i>Il ne s'agit, en l'espèce, que de questions de principe, que d'un[une?] sorte de programme d'action que devra être développé par vos services: M. da Silva Freire directeur des travaux municipaux a d'ailleurs toute la compétence désirable pour assurer la réalisation de l'oeuvre importante, que vous avez la bonne pensée d'entreprendre.</i>	Não se trata, no caso vertente, senão de questões de principio, especie de programma de acção, que deverá ser desenvolvido pelos serviços municipaes; o director de obras da Prefeitura, Sr. V. da Silva Freire, possui, aliás, toda a competencia desejavel para levar a effeito a importante obra que V. Ex. teve a feliz idéa de emprender.
----	--	--

Bouvard valoriza a figura de Victor da Silva Freire porque, de fato, é o único interlocutor local à sua altura, em termos de considerações sobre o espaço urbano — porém não em termos de experiência projetual, como se demonstrará à frente. E é Victor da Silva Freire quem o recebe em São

Paulo e supostamente estabelece outros vínculos, que culminarão na criação da City of San Paulo Improvements. N’*O Estado de S. Paulo*, encontrou-se referências ao constante contato de Freire com Bouvard, enquanto este permaneceu em São Paulo, acompanhando-o em visitas a campo e em reuniões, como se pode observar na passagem abaixo, fragmento da notícia da chegada de Bouvard à capital paulista:

O nosso eminente hóspede, [...] **era aguardado na gare da Luz pelos srs. Dr Victor da Silva Freire**, diretor das obras municipais, vereadores drs. Alcantara Machado e Horta Junior, representantes da Câmara Municipal, [ilegível] Grumbach, dr. Oliveira Pentead, pelo representante desta folha e diversas outras pessoas.

Após o desembarque, **feitas as apresentações pelo dr Victor Freire**, o distinto cavaleiro [sic] guiou um automóvel posto a sua disposição, em companhia dos representantes da nossa municipalidade, dirigiram-se a 'Rotisserie Sportsman', onde lhe estavam reservados aposentos.

[...]

As 11h chegava **o dr Victor Freire, com quem o sr Bouvard examinou detidamente a planta geral da cidade**, formulando um questionário sobre assuntos de disposição topographica e condições meteorologicas: chuvas, ventos predominantes, etc.<sup>168</sup>.

<sup>167</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>168</sup> *O Estado de S. Paulo*, 14.abr.1911, p. 5. — grifo nosso

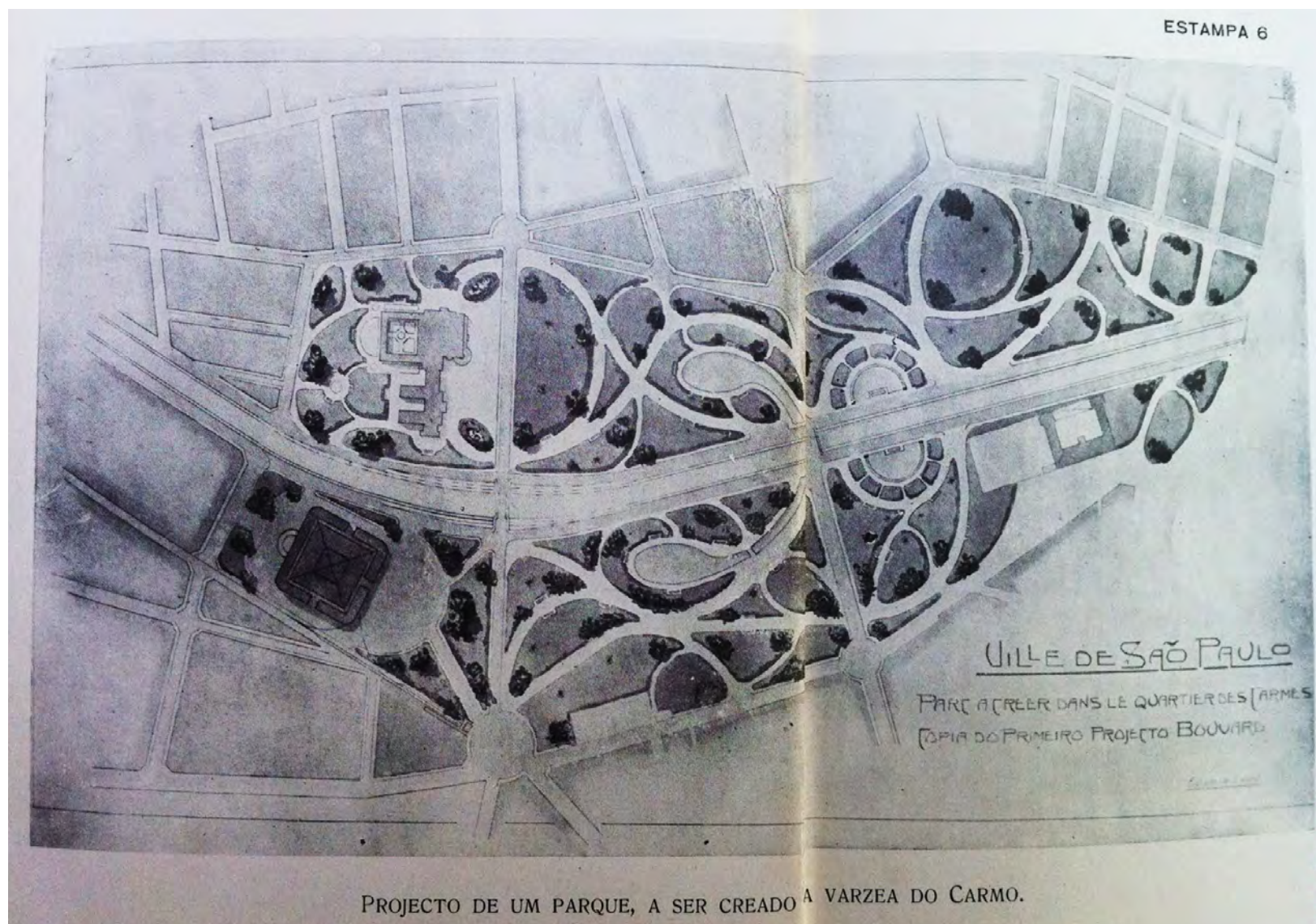


FIGURA 4.23 — Estampa 6 — Projecto de um parque, a ser creado na varzea do Carmo. Na prancha: Ville de São Paulo, Parc a creer dans le quartier des Carmes. Cópia do primeiro Projecto Bouard. In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

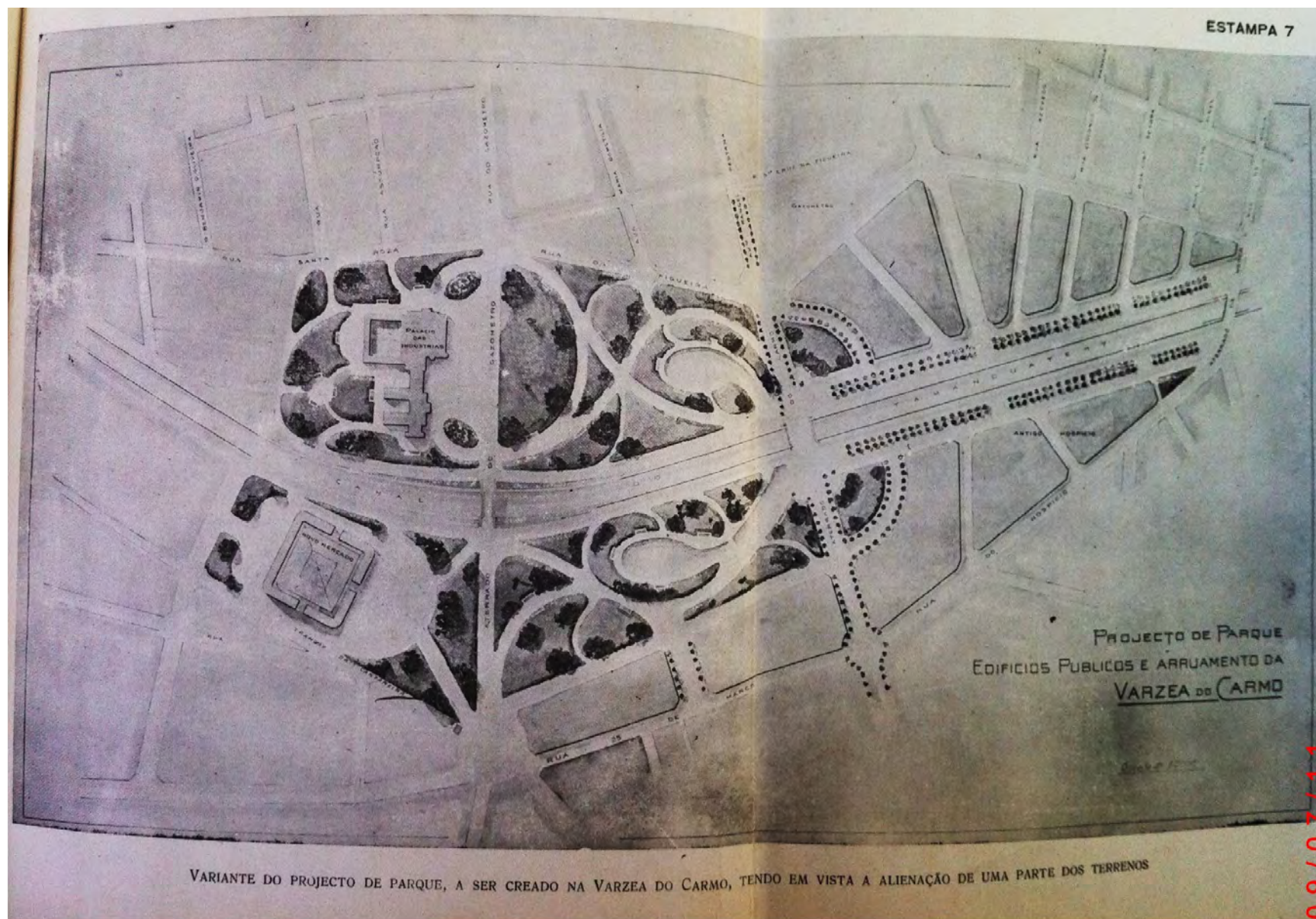


FIGURA 4.24 — Estampa 7 — Variante do projecto de parque, a ser creado na Varzea do Carmo, tendo em vista a alienação de uma parte dos terrenos. Na prancha: Projecto de Parque Edifícios públicos e arruamento da Várzea do Carmo. In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

11	<i>Le plan d'ensemble notamment est sujet à certains variations de détails, que l'examen approfondi des lieux pourra faire également, au moment de leur exécution à recevoir un complément d'étude, pour le quel je reste à la disposition de votre administration.</i>	O plano de conjunto em especial é suscetível de certas variações nos detalhes, que o exame minucioso dos logares poderá fazer surgir. As outras disposições propostas deverão igualmente receber, durante a execução, um estudo complementar, para o qual continuo a ficar às ordens da administração municipal.
----	---	--

Neste parágrafo, Bouvard abre espaço para a atuação de Victor Freire e do corpo técnico da Diretoria de Obras, embora coloque-se à disposição da administração municipal. Evidentemente, vislumbra a possibilidade de continuidade da consultoria pelo seu filho Roger, que já vinha auxiliando-o em outros encargos. Roger Bouvard já havia seguido para Istanbul quando seu pai foi chamado, pela segunda vez, em 1908<sup>169</sup>, bem como foi ele que se deslocou até St. Louis, nos Estados Unidos, para acompanhar a instalação da representação francesa na Exposição de 1904<sup>170</sup>. No ano seguinte, 1912, Roger Bouvard seria encarregado da organização do escritório brasileiro da City of San Paulo Improvements, como se verá no próximo capítulo.

12	<i>Dans l'élaboration du travail que j'ai l'honneur de vous soumettre, je ne me suis pas laissé aller sus impressions du premier moment, à la suggestion d'un examen fugitif des lieux; j'ai étudié la localité, je me suis rendu compte de son mouvement d'affaire de l'intensité de la circulation; j'ai note [cortou o acento do e] ses aspects les plus intéressants, ses monuments etc. Et, c'est en portant[partant] de l'état des choses présents que j'en ai déduit son mode de développement normal, dans l'avenir.</i>	Na elaboração do estudo que tenho a honra de sumetter a V.Ex não me deixei guiar pelas impressões do primeiro momento, pela sugestão de um exame fugidio dos locais; estudei o terreno, examinei o movimento commercial e a intensidade de circulação dos diferentes bairros; tomei nota dos aspectos mais interessantes, dos monumentos, etc., e foi partindo do estado de coisas presente que cheguei á deducção do processo de crescimento normal da cidade, de futuro.
----	--	--

<sup>169</sup> CM-1908-12-La transformation de Constantinople, *La Construction Moderne* 24, n. 11, 1908, p. 132; Turan SAHIN, *Incredible ottoman projects*, 2013

<sup>170</sup> Frenchmen off for St. Louis, *The New York Times*, 19.out.1903, p. 1-1.

Inicialmente este parágrafo pareceu ser um recurso retórico, dado que haveria pouca chance de Bouvard ter sido levado a fazer um *tour* pela cidade. Entretanto, a partir de relato presente no jornal *O Estado de S. Paulo*, ficou claro que o arquiteto realmente deslocou-se por São Paulo, não se restringindo à área central ou às partes mais ocidentais, como vemos nas seguintes notícias:

[ontem] Logo após o almoço [...] subiu em seguida a comitiva, em automoveis, a avenida Luiz Antonio [1]. Percorreu o bairro do Paraizo [2], a Avenida Paulista [3] e Municipal [4]<sup>171</sup> até a nova caixa de água do Araçá<sup>172</sup> [5], desceu a avenida Hygienopolis [6], que percorreu a pé até Água Branca [7]. Depois de curto descanso no parque Antarctica, veio pela Barra Funda [8] e Campos Elyseos [9] até o Jardim da Luz [10] e de lá subiu a Sant'Anna [11]. [FIGURA 4.25]  
Tendo caído o dia, regressou o distinto engenheiro à Rotisserie.

Continuando,

Consagrará esta manhan o nosso hospede ao exame da parte central e dos bairros do Braz [12], Moóca [14], Ipiranga [15] e Liberdade<sup>173</sup> [16]. [FIGURA 4.26].

E, dias depois :

Antes do almoço na Rôtisserie, onde se acha hospedado, saiu o sr. Bouvard sózinho, a pé, indo até o mercado São João [FIGURA 4.27] e dando volta pelas ruas circumvizinhas. Depois do almoço [...] conversou muito tempo com o dr. Ramos de Azevedo, saindo em seguida, acompanhado do dr. Victor Freire, e fazendo longo percurso de automovel pelos bairros da Consolação, Avenida Paraizo, Liberdade, Pary, Luz e Santa Ephigenia, regressando cerca das 6 da tarde ao hotel<sup>174</sup>. [FIGURA 4.28]

<sup>171</sup> Atual avenida Dr. Arnaldo.

<sup>172</sup> Atual reservatório do Sumaré, ao final da avenida Dr. Arnaldo.

<sup>173</sup> *O Estado de S. Paulo*, 15.abr.1911

<sup>174</sup> *O Estado de S. Paulo*, 30.abr.1911, p. 2.

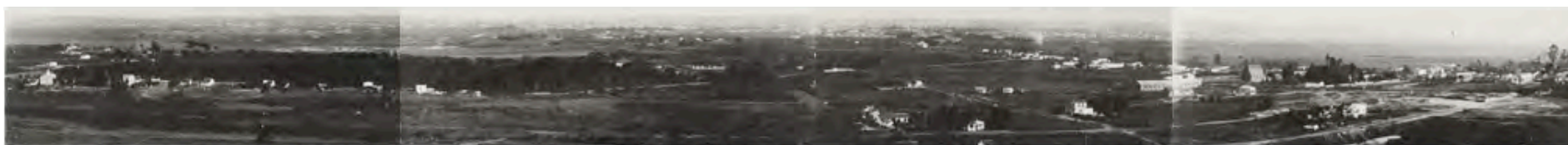


FIGURA 4.25 - 1909. Panorama de São Paulo visto do alto de Sant'Anna. Montagem de conjunto de fotografias panorâmicas da cidade de São Paulo vista do alto do bairro de Santana. Album Comparativo da Cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916), Washington Luiz, vol. 1. Fotografia, P&B. Dimensão: 8,5 X 22,5cm; 8,5 X 22,5cm. Acervo BMA

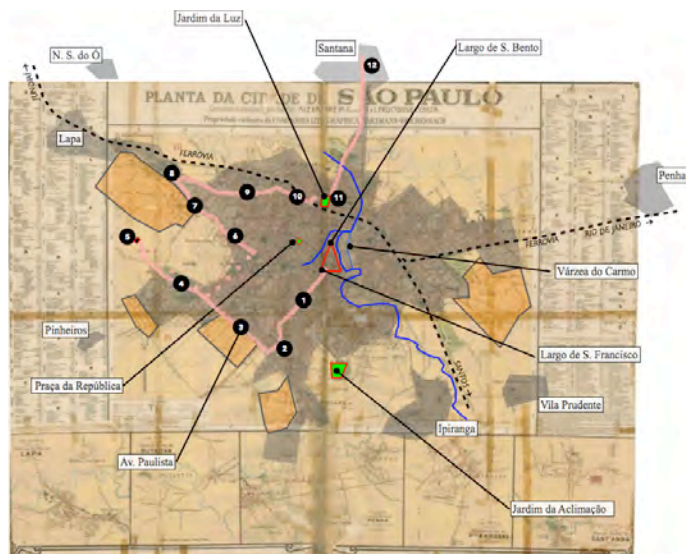


FIGURA 4.26 - Percurso de Joseph Bouvard na tarde do dia 14 de abril de 1911, conforme noticiado pelo O Estado de S. Paulo. Base Planta geral da cidade de São Paulo: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Fructuoso e Costa. [1913].

Legenda:

- (1) Avenida Luiz Antonio
- (2) Paraíso
- (3) Avenida Paulista
- (4) Avenida Municipal [Atual avenida Dr. Arnaldo]
- (5) Caixa d'água do Araçá [atual caixa d'água do Sumaré]
- (6) Avenida Higienópolis
- (7) Água Branca
- (8) Parque Antártica
- (9) Barra Funda
- (10) Campos Elíseos
- (11) Jardim da Luz

(12) Santana

Área urbanizada (aprox.)

- até c. 1905
- 1905-1910



FIGURA 4.27 - 1908. Mercadinho de S. João. Album Comparativo da Cidade de São Paulo até o ano 1916 (1862-1900-1916), Washington Luiz, vol 2. Fotografia P&B, 17x22 cm. Acervo BMA.

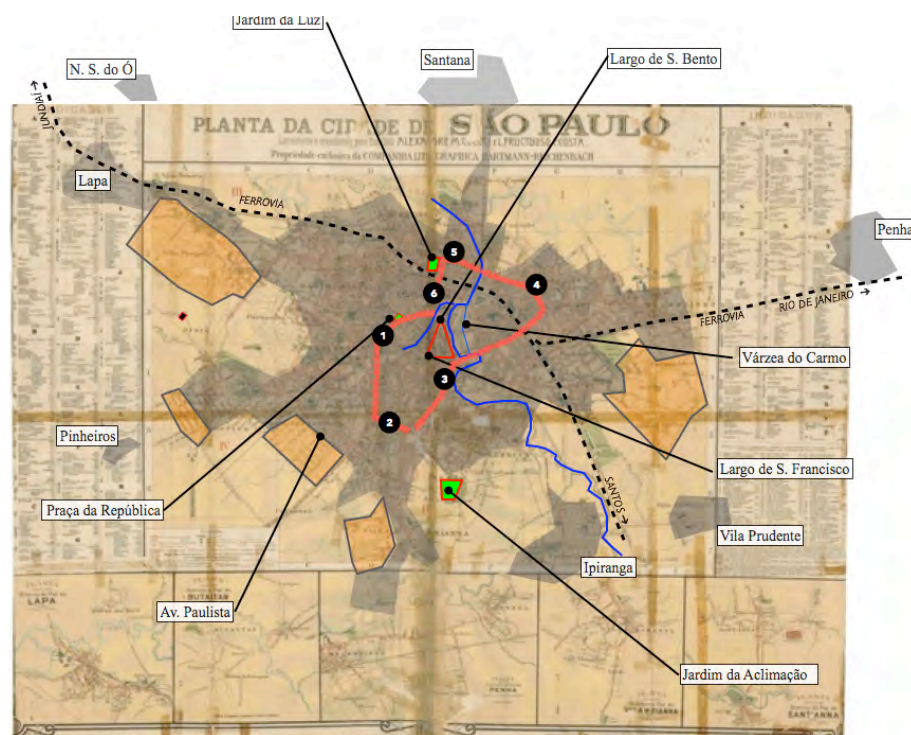


FIGURA 4.28 - Percurso de Joseph Bouvard na tarde do dia 29 de abril de 1911, conforme noticiado pelo O Estado de S. Paulo. Base Planta geral da cidade de São Paulo: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Fructuoso e Costa. [1913].

Legenda:

- (1) Consolação
- (2) Avenida Paraíso
- (3) Liberdade
- (4) Pari
- (5) Luz
- (6) Santa Efigênia

Área urbanizada (aprox.)



No entanto, depois de confirmado seu envolvimento com o grupo fundador da City of San Paulo Improvements, entendeu-se que essa passagem pode demonstrar, também, eventual visita de Bouvard às glebas a serem adquiridas por Laveleye ou, no mínimo, indicar o momento em que o arquiteto compreende o potencial de crescimento da cidade de São Paulo e

considera organizar empresa no ramo imobiliário. Este ponto será discutido mais à frente, no Capítulo 5

13

*Il ont[Il est? Il net?] certes été facile de tracer une ville idéale, conçue de toutes ...[pièces? priéis?], en négligeant ce qui existe, en faisant abstractions des efforts du passé; mais c'était m...[méconnaître? ...méconnaître] les résultats obtenus, c'était p...[priétinu?...priétince?] sur les choses les plus respectables, c'était montrer [montrée?] la plus noire ingratitude {envers vos devanciers}, c'était a...[anéontée?] en partie l'histoire d'une grande cité. — Ce n'était pas assurément à cela qu'il fallait tendre.*

Teria certamente sido fácil delinear uma cidade ideal, concebida de ponta a ponta, não fazendo caso do que existe, abstraindo dos esforços do passado; mas teria sido desconhecer os resultados alcançados, calcar aos pés as coisas mais respeitáveis, dar mostras da mais negra ingratidão par com os antepassados, teria sido aniquilar parcialmente a história de uma grande cidade. Não era seguramente esse o objectivo a ter-se em vista.

Este parágrafo valoriza o âmbito teórico, mas coloca-o subordinado ao conhecimento empírico do lugar, do sítio e de sua história, além do valor do conjunto edificado, seguindo as recomendações de Charles Buls, expressas no capítulo IV- *Point de vue archéologique*, do *Esthétique des villes*<sup>175</sup>

Constantemente as municipalidades permitem que sejam demolidos os restos de construções antigas, porque elas não imaginam que sua conservação apresente algum interesse que possa justificar a despesa necessária à restauração dessas construções.

Mas se esquecem que se tomadas isoladamente, nenhuma dessas construções oferece um mínimo de interesse, seu conjunto contribui para o aspecto pitoresco da capital [belga]. Conservemos cuidadosamente, portanto, esses testemunhos do passado que ornar, juntos, nossas ruas com motivos pitorescos, evocadores de velhas épocas e humores. Esses são os marcos que nossos antepassados plantaram na estrada da

<sup>175</sup> Charles BULS, *Esthétique des villes*, 1894, p. 22-23.

história da cidade, que indicam os estágios de sua prosperidade<sup>176</sup>.

14

*Et de fait, plus j'ai étudié la topographie de votre capitale, plus j'ai examiné ce qui elle[qu'elle?] était à ses débuts et ce qu'elle est devenue, mieux j'ai acquis la conviction, que sans rien compromettre, il était possible de tirer parti et un bon parti de ce qui existe pour assurer l'avenir*

E, de facto, quanto mais estudei a topographia da capital, tanto mais examinei o que ella foi no seu principio e no que ella se transformou, mais profunda foi a convicção firmada no meu espirito, de que, sem comprometter coisa alguma, era possível tirar partido, e excellente partido, do que já existe, com o fim de garantir o futuro.

Bouvard valoriza a topografia movimentada de São Paulo. Pode estar preocupado com o que se poderia fazer, caso fossem seguidas, em São Paulo, as operações de Pereira Passos no Rio de Janeiro, que ele conheceu — e em parte desaprovou — quando esteve na capital brasileira em 1907, em escala para Buenos Aires. Veja-se o que afirmou, na ocasião, em relação ao projeto de desmonte do Morro do Castello e à configuração morfológica carioca:

Quando chegou ao cáes, o sr. Bouvard deteve-se a olhar para o morro do Castello e perguntou o que havia sobre o respectivo arrazamento. Acha que isso devia ser uma idéa de engenheiros e que os engenheiros são muito uteis na transformação das cidades, mas quasi sempre prejudiciaes ao seu embellezamento. Ao lado delles é preciso haver artistas e o administrador deve sempre procurar o concurso destes. [...]

Na sua opinião não se devia arrazar o morro do Castello. Em geral a natureza sabe o que faz e nós não devíamos destruir as

<sup>176</sup> Tradução livre da autora. No original: “Trop souvent, les municipalités se laissent entrainer à laisser démolir des restes d’anciennes constructions, parce qu’elles s’imaginent que leur conservation ne présente pas un intérêt assez puissant pour justifier la dépense qu’entraînera leur restauration. Mais on oublie que si, prise isolément, chacune de ces constructions offre peut-être un mince intérêt, leur ensemble contribue à l’aspect pittoresque de la capitale [...] Conservons donc précieusement ces témoins du passé que ornent en même temps nos rues de motifs pittoresques, évocateurs d’époques et de mœurs anciennes. Ce sont les bornes milliaires que nos pères ont semmés sur la route de l’histoire de la cité, elles marquent les étapes de sa prospérité.” In: *ibid.*, p. 23.

bellas collinas que a natureza nos deu. Ellas constituem o elemento mais pittoresco da cidade. Acha que as devemos melhorar, arruando-as, edificando-as e calçando-as melhor. Terraços, arborizações, gramados, acesso facil por meio de bondes electricos e carruagens, transformariam o que ha nellas de desagradavel. Por causa de suas ladeiras Montmartre não deixa de estar povoado e constituir uma originalidade no meio de Paris. Onde ellas constituem obstaculo á viação é preferivel para fazer tunneis<sup>177</sup>.

15

*Par suite de la configuration du sol, il se trouve que tout naturellement, la ville se développe exagérément au grand préjudice des finances municipales, sur les crêtes des collines dont — l'accès est facile, sans que les constructions pénètrent dans les vallées, moins accessibles — il importe d...[dorénavant] de combler les vides, ce qui sera facile, si on vent[veut?] bien adopter certaines disposition inspirées par l'état des lieux, disposition ayant pour conséquence un effect bien spécial, aussi intéressant que pittoresque*

Succede que, como consequencia da configuração do solo, naturalmente por assim dizer, a cidade alastra-se exageradamente, com grande prejuizo das finanças municipaes, pelos espigões das collinas faceis de alcançar, sem que as construcções se estendam pelos valles, mais difficilmente accessíveis. É necessario, de agora para o futuro, preencher os claros, o que será facil, se se tomar a firme decisão de adoptar certo numero de medidas tendo como consequencia um effeito bem especial, tão interessante, como pittoresco.

Esta recomendação está novamente, orientada segundo os princípios propugnados por Buls, o qual, por sua vez, citava Mierlo, engenheiro belga que atuou em Bruxelas, pregando o respeito à morfologia original dos sítios, empreendendo soluções para não descaracterizá-los:

Infelizmente, todas as ruas da margem direita seguem as linhas do grande talude [em direção ao Sena], o que gerou uma longa discussão sobre as melhores soluções viárias a criar entre a parte alta e a parte baixa da cidade [de Bruxelas]. [...]

Desde que uma cidade, como Bruxelas, se desenvolveu sobre a pendente abrupta de uma colina, os problemas concernentes à acessibilidade se complicaram e frequentemente geram soluções complexas.

Nós temos defendido, e tanto a observação quanto os estudos

<sup>177</sup> Buenos Aires e Rio, *Correio Paulistano*, 8.jun.1907, p. 2.



têm, cada vez mais, confirmado esta opinião, que os arquitetos produzirão projetos de ruas e monumentos mais satisfatórios para o olhar, mais originais e mais duráveis, quando tirarem partido dos acidentes topográficos, das exigências práticas e das necessidades impostas pela utilização à qual os monumentos estão orientados<sup>178</sup>.

Há, entretanto, mais um detalhe que não pode ser desconsiderado: Bouvard está, ao mesmo tempo, examinando a cidade em função dos interesses de Fontaine de Laveleye e de seus próprios, de cunho privado, e que culminarão na criação da City of San Paulo Improvements, da qual o primeiro intento de ocupação e loteamento é realizado no Pacaembu, um dos vales objeto das “medidas” que teriam “como consequência um efeito bem especial, tão interessante, como pittoresco”. Para tanto, não poderia trabalhar com o “xadrez absoluto”.

16

*Pour cela, il faut abandonner le système su...[suranné?] du damier à o...[outrance? ...outrance?], le principe trop absolu de la ligne droite, des voies secondaires s'ouvrant toujours perpendiculairement sur l'artère principale.*

É preciso, para esse fim, abandonar o sistema arcaico do xadrez absoluto, o princípio por demais uniforme da linha recta, vias secundárias que nascem sempre perpendicularmente da arteria principal.

Aqui também está reconhecendo a peculiaridade da topografia paulistana. Simultaneamente, observa que em São Paulo é possível aplicar o discurso de Hénard<sup>179</sup>, utilizado no relatório de Buenos Aires mais como

<sup>178</sup> Essas observações integram o Capítulo II - Point de vue technique. Tradução livre da autora. No original: “Malheureusement, les rues de la rive droite suivent toutes les lignes de la plus grande pente, ce qui a ouvert la longue discussion sur les meilleures voies à créer entre le haut et le bas de la ville. [...] Lorsqu’ une ville est, comme Bruxelles, développée sur le penchant d’une colline abrupte, les problèmes de la viabilité se compliquent et présentent des solutions souvent difficiles. [...] Nous avons toujours soutenu, et l’observation autant que l’étude nous ont de plus en plus confirmé dans cette opinion, que les architectes produiront les plans de rues et de monuments les plus satisfaisants pour l’œil, les plus originaux et les plus durables, en tirant parti des accidents topographiques, des exigences pratiques et des nécessités imposées par l’usage auquel les monuments sont destinés.” In: \_\_\_\_\_, *Esthétique des villes, passim*.

<sup>179</sup> Cf. Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

reforço retórico do que possibilidade de ação concreta, dada a rigidez da trama urbana bonaerense.

17

*En un mot, il faut dans l'état actuel des choses, en arriver aux voies convergentes, rayonnantes ou enveloppantes suivant le cas — un fois ce procédé mis en pratique les voies de lotissement peuvent sans inconvénient, prendre telle direction que l'intérêt des propriétaires[propriétaires? Ou propriétés?] commandera [risco ou ra]*

É necessário, numa palavra e no estado actual das coisas, enveredar pelas linhas convergentes ou envolventes, conforme os casos. Uma vez posto em pratica semelhante processo, as ruas de parcelamento podem, sem inconveniente, tomar qualquer direcção que lhes seja indicada pelo interesse dos proprietários.

Este parágrafo vai de encontro com o que preconizava Victor Freire para São Paulo, que segue o discurso de Hénard para Paris<sup>180</sup>. Defende os proprietários de terras, porque são eles que, nesse momento, determinam o desenho dos arruamentos, segundo Simoni<sup>181</sup>. Nesse afirmativa estão incluídos os interesses do grupo de investidores que, concomitantemente às discussões que ocorrem na esfera da administração pública, estão se mobilizando para a formação da City of San Paulo Improvement.

18

*Donc, pour le centre de la ville, pour le triangle, pour la cite, respect du passe, inutilité des percements et d'élargissements exagérés — Inutilité — s'y porter la pioche sans mesure et pour le seul avantage d'en détruire le caractère historique, archéologique, intéressants.*

Temos, por consequencia: 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 caracter historico, archeologico, interessante.

Neste parágrafo, que sustenta as afirmações do anterior, novamente Bouvard faz referência ao texto de Buls, especialmente ao Capítulo IV -

<sup>180</sup> Cf. Ibid.

<sup>181</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*

*Point de vue archéologique*, daí o emprego dos termos “arqueológico”, que pode parecer um pouco estranho ao contexto, e “la pioche<sup>182</sup>”:

Mas essa evolução não deve se fazer de modo abrupto, ela deve se operar com um respeito filial por tudo aquilo que pode, sem inconvenientes, ser preservado como memória do passado.

[...]

Os monumentos antigos, as velhas casas que apresentem características artísticas ou evoquem memórias históricas, demandam igualmente serem preservados da picareta, e não se deve hesitar em desviar uma rua a fim de salvá-los<sup>183</sup>.

Sem dúvida, Bouvard refere-se às intervenções propostas por Luiz Bueno de Miranda em 1906, ou seja, à abertura da Avenida Central no tecido do Triângulo, em continuação à avenida Luiz Antonio, ideia retomada pelo plano desenvolvido por Samuel das Neves para a Secretaria da Agricultura, como já se viu.

19	<i>Je considerai en effet comme possible de decongestionner le centre commerciale, d'en améliorer certains aspects d'en régulariser le mouvement et la circulation, par quelques mesures de détail et par des procédés de dérivation des courants, dans des voies enveloppantes de communications faciles.</i>	Considero efectivamente 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.
----	--	---

As vias envolventes são os anéis de circulação pretendidos por Victor Freire e preconizados, em Paris, por Hénard<sup>184</sup>. Considerando-se a escala do centro da cidade naquele momento, o discurso de Freire refere-se

<sup>182</sup> Para a tradução de “pioche”, foi utilizado o termo “alvião”, sinônimo de “picareta”. In: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/dlpo/alvio> [consultado em 01-10-2012].

<sup>183</sup> Tradução livre da autora. No original: “Mais cette évolution ne doit pas se faire brutalement, elle doit s'opérer avec un respect filial pour tout ce que peut, sans inconvénient, être conservé de souvenirs anciens. [...] Les vieux monuments, les vieilles maisons présentant un caractère artistique ou rappelant un souvenir historique, demandent aussi à être préservés de la pioche des niveleurs, et il ne faut pas hésiter à dévier une rue pour les épargner.” In: Charles BULS, *Esthétique des villes*, p. 19 e 22.

<sup>184</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

às ruas Boa Vista e seu prolongamento até o largo do Palácio, via o novo viaduto a ser construído e o alargamento e extensão da rua Libero Badaró até a Brigadeiro Luiz Antonio<sup>185</sup>. No entanto, na Estampa 4 [FIGURA 4.20], observa-se que Bouvard pretende ampliar os percursos, levando-os para fora do centro-triângulo. Mesmo assim, seu discurso continua alinhado a ideia das vias *rayonnantes* de Hénard<sup>186</sup>.

20	<i>Pour la périphérie, adoption de circulation dans de nouvelles distributions en amphithéâtre, appropriées à la disposition pittoresque des lieux.</i>	Para a periferia adopta-se a circulação por meio de novas distribuições em anfiteatro, apropriadas à disposição pittoresca dos logares.
----	---	---

Com essa solução, procura destaque para visuais que privilegiem o centro da cidade, a partir de avenidas abertas à meia encosta, na região da Bela Vista. Supõe-se que pretendia uma via paralela à Rua Maria Paula, pouco mais acima desta. A configuração “em anfiteatro” seria realizada pela abertura de rua que partindo do cruzamento da Av. S. Luís com a rua da Consolação, atual Praça D. José Gaspar, e tomando a direção da atual rua Martins Fontes, cruzasse o vale do Saracura, a Rua de Santo Antonio, a Rua São Domingos, a rua da Abolição, a rua Maria Paula na altura da Rua Francisca Miquelina e dali, completando a grande curva, fosse ter ao largo de São Francisco.

Um outro percurso “em anfiteatro”, menor, é proposto a partir da Rua da Consolação, em frente à atual Biblioteca Municipal Mario de Andrade, cruzando o Saracura em direção à rua Maria Paula, seguindo por ela até encontrar-se com o percurso maior, insinuando, já, a solução final de

<sup>185</sup> Cf. José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 92-125.

<sup>186</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*, p. 214-229.

Prestes Maia para o Perímetro de Irradiação<sup>187</sup>. Interessante pensar que poderiam ser modos de se vislumbrar a área do Anhangabaú a partir do Sul e em perspectiva “à cavalaria”. O correspondente atual mais aproximado dessa situação vislumbrada por Bouvard é observada a partir do platô da Câmara Municipal, instalada no Viaduto Jacareí. De fato, Bouvard está interessado em explorar o quanto possível o movimento natural da topografia paulistana e a visualização da perspectiva do vale do Anhangabaú em sentido Sul-Norte, parece ter-lhe suscitado grande interesse.

Outra possibilidade de interpretação desse parágrafo pode apontar para a solução proposta para o vale do Pacaembu, região periférica a essa altura e que receberia outro percurso “em anel”, a partir do prolongamento da avenida Paulista pelos taludes a oeste do ribeirão até alcançar a avenida Higienópolis, em percurso menor, ou o eixo rua das Palmeiras-avenida São João, em percurso maior, conforme ilustra a Estampa 12 [FIGURA 4.103].

21	<i>Ceci établi: la solution du problème {se} trouvait subordonnée aux données suivantes:</i>	Estabelecida esta preliminar, a solução do problema acha-se subordinada aos dados seguintes:
22	<i>Obtenir le dégagement de la partie centrale de la ville, par l'amélioration de quelques parties intérieures et par l'établissement de communications larges, faciles et directes à son pourtour...[pourtone? ...pourtour?]</i>	Obter desafogo do centro da cidade, pelo retoque de algumas partes internas e pelo estabelecimento de comunicações, largas, fáceis e directas, segundo o seu contorno.

Bouvard elege três pontos principais para a “solução do problema” paulistano. Como primeiro ponto e, portanto, mais prioritário, refere-se às obras de alargamento de algumas ruas do triângulo, bem como à criação de novas ruas e ligações na mesma região e desta para as novas áreas centrais e as estações ferroviárias da Luz e Sorocabana.

No entanto, deve-se observar que a tradução da última frase do parágrafo poderia ser “e pelo estabelecimento de comunicações largas, fáceis e directas à sua periferia”, e nesse caso, talvez Bouvard estivesse se referindo às áreas visitadas do Brás, Santana, Pari, Paraíso e Água Branca. O termo “segundo o seu contorno” parece adquirir um senso um pouco vazio, portanto. A não ser se entendido a partir da ideia do estabelecimento de anéis perimetrais de circulação, defendidos pelo Diretor de Obras do Município.

Emerge dessa contraposição entre texto integral e texto traduzido a tensão que marca os interesses das elites dominantes e aqueles da classe operária que vai se acomodando nesses bairros e pouco a pouco vai se organizando. De outro lado, não se deve esquecer, há o interesse nas glebas que estão em via de serem adquiridas por Fontaine de Laveleye a para as quais é importante assegurar fácil acesso.

23	<i>Mettre en valeur et conserver avec soins les aspects et les sites les plus remarquables intérieures et extérieures.</i>	Por em evidencia e observar com carinho os aspectos e os pontos de vista mais notáveis, interiores e exteriores.
----	--	--

No segundo ponto, sua assertiva direciona-se à criação e ordenação de espaços na cidade visando explorar visuais interessantes, algo defendido há tempos pelo vereador Silva Telles. E, reitera-se, ao sustentar a ideia de “interior-exterior”, aparentemente Bouvard almeja contemplar as várias classes sociais que compartilham o espaço urbano paulistano. Com a expressão “e pelo estabelecimento de comunicações largas, fáceis e directas à sua periferia” Bouvard poderia estar se referindo ao texto de Hénard, sobre a circulação de Paris<sup>188</sup>. É um termo que também aparece no plano de Buenos Aires.

<sup>187</sup> Cf. Francisco Prestes MAIA, *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*, 1930

<sup>188</sup> Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*

24

*Donner aux edifices publics, construits ou projectés un cadre digne d'eux, un entourage qui les mette en évidence et corresponde à la dépense de leur construction.*

*Assurer le développement de la ville sous des conditions normales et rationnelles.*

*Sur le premier point une visite minutieuse de l'intérieur de la ville, des constructions plus ou moins importantes qui s'y trouve, des courants de circulation, nous a conduit aux dispositons portés aux plans ci dessus visés et sur lesquelles il me paraît inutile de revenir.*

*Sur le 2eme point cette même visites, ou plutôt les nombreuses visites successivement faits, tant en dedans qu'en dehors de l'agglomérations, nous ont suggéré les indications donnés également aux dits plans.*

*Quant à la question des monuments ou edifices publics, nous ne sourions trop insister pour l'adoption des dispositions que nous avons projetés [sic].*

Crear aos edificios publicos, construidos ou projectados, a moldura condigna, uma vizinhança que os faça pôr em relevo e corresponda ao custo da sua construção.

Assegurar o desenvolvimento da cidade em condições normaes e racionaes.

Quanto ao primeiro ponto, uma visita minuciosa do interior da cidade, das construcções mais ou menos importantes que allí existem, das correntes de circulação, conduziram-nos a disposições marcadas nas plantas anteriormente iniciadas e a respeito das quaes me parece inutil tornar a me occupar.

Quanto ao segundo ponto, essas mesmas visitas, ou melhor as numerosas visitas successivamente feitas, dentro como fóra da aglomeração, suggeriram-nos as indicações igualmente constantes das mesmas plantas.

Com relação aos monumentos ou edificios publicos, nunca será demais insistir na escolha das disposições por nós projectadas.

Como terceiro ponto, indica a necessidade de valorização dos edifícios mais significativos, ou seja, aqueles de caráter público. O primeiro parágrafo refere-se aos blocos Prates e também, segundo o entendimento desta pesquisa, à configuração proposta para o Centro Cívico, que requer a abertura de praças para lhe fazer moldura. Apesar da bibliografia consagrar tal decisão a um momento posterior, quando da visita de Bouvard em 1911, a Câmara Municipal já havia decidido pela implantação do Paço junto à Sé pela Lei 1345, de 26 de agosto de 1910<sup>189</sup>. Parece que é a partir daí, ou seja,

das decisões já acertadas anteriormente, que se deve interpretar o que Bouvard escreveu a respeito da área:

“Está decidida a construção da Catedral, do Congresso, do Palácio do Governo, do Paço Municipal, do Palácio da Justiça. Serão porventura distribuídos ao acaso?” Refere-se o arquiteto francês, aqui, à disposição “em fila indiana” — ou seja, os edifícios alinhados sobre o eixo longitudinal da área em processo de desapropriação — que aparece nas propostas formuladas tanto pela Diretoria de Obras quanto pelo grupo de Alexandre Albuquerque e Samuel das Neves. E é por isso, certamente, que Bouvard clama por uma implantação com método: “é de necessidade absoluta colocá-los metodicamente, de forma que concorram para um conjunto que pode ser do maior efeito”. Imagine-se o que deva ter achado de implantação tão mesquinha, quando se sabe toda a operação que propôs para a implantação do edifício do Congresso argentino, ou suas preocupações com o entorno do Congresso belga. Ao que parece, Bouvard ressentia-se, em São Paulo, da falta de espaços de representação cívica, tão caros à República Francesa e aos quais seu trabalho muitas vezes foi direcionado, como se viu no Capítulo 1.

Fecha a indicação dos “três pontos”, que podem ser entendidos como três diretrizes de ação, reiterando a necessidade de se assegurar à cidade, um viés de crescimento “racional”. Novamente, é preciso entender que tais termos - “norma” e “racional” — têm, para Bouvard, íntima relação com os aspectos simbólicos e políticos da Terceira República e o modo como se procedia ao gerenciamento dos espaços públicos franceses.

Assim, o “primeiro ponto” é o “desafogo do centro” e o “retoque de algumas partes” (*Obtenir le dégagement de la partie centrale de la ville, par*

189 SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei N°1345 de 26 de agosto de 1910, Auctoriza a construção do Paço Municipal

*l'amélioration de quelques parties intérieures et par l'établissement de communications larges, faciles et directes à son pourtour.* - Parágrafo 22) e, ao que tudo indica, ancora-se nas visitas a campo [FIGURAS 4.10, 4.26 e 4.28] e sobretudo nos estudos que já estavam em andamento, as “plantas anteriormente iniciadas” (*aux plans ci dessus visés*), a partir das quais deve ter elaborado suas proposições. Essa interpretação de seu texto é reforçada pela existência da *Planta do centro da cidade de São Paulo* [FIGURA 3.86], constante do conjunto depositado na Biblioteca da FAUUSP, referente ao fundo do Escritório Técnico Samuel das Neves, que traz anotações referentes ao fluxos de circulação viária e peatonal, além de indicações dos cruzamentos mais críticos do centro.

O “segundo ponto” é “por em evidência os aspectos e pontos de vista mais notáveis” (*Mettre en valeur et conserver avec soins les aspects et les sites les plus remarquables intérieures et extérieures* - Parágrafo 23) e parece igualmente que sua fala está voltada tanto para os objetivos dos planos propostos anteriormente - “os pontos de vista interiores”, observadas nas “visitas internas”, quanto aos seus objetivos pessoais ou de seu cliente, Laveleye - “os pontos de vista exteriores”, observados nas “visitas fora da aglomeração”.

O terceiro ponto, quanto aos “edifícios públicos” (*Donner aux edifices publics, construits ou projectés un cadre digne d'eux, un entourage qui les mette en évidence et corresponde à la dépense de leur construction* - parágrafo 24), reitera a importância da adoção de suas propostas, visto que as mesmas requerem considerável operação de demolições, apesar de mais acima ter afirmado a inutilidade desse tipo de exagero. Obviamente, as demolições quanto as despesas requeridas pelas operações propostas por Bouvard seriam, do ponto de vista do arquiteto, aceitáveis, já que no

parágrafo seguinte assegura que são metodicamente estudadas e, como afirmado acima, havia que se prover a capital paulista de sítios adequados para o culto cívico.

25

*On a décidé la construction de la cathédrale, du palais du Congrès, du palais du Gouvernement, de l'hôtel de ville, du palais de justice. Vait-on les placer à l'aventure? Évidemment non! Il faut de toute nécessité les disposer méthodiquement de façon à ce qu'ils concourent à un ensemble que peut être du plus grande effect. Il faut que la dépense[?] à laquelle ils entraîneront se soit pas stérile. Il y a la l'occasion d'une oeuvre remarquable, qui marquera une époque dans l'histoire de São Paulo, qui sera la gloire des pouvoirs publics que en auront anuré la réalisation et que je ne sourais trop recommander. Il est des sacrifices, il es des depenses nécessaires, celles relatives à la création du centre civique que je propose, le...[il?] sont au premier chef, parce que'elles créeront au centre de votre capitale un aspect esthétique aussi grandiose qu'imposant.*

Está decidida a construção da cathedral, do congresso, do palacio do governo, do paço municipal, palacio da justiça. Serão por ventura distribuidos ao acaso? Evidentemente não é de necessidade absoluta collocal-os methodicamente, de forma a que concorram para um conjunto que pode ser do maior effeito. É mister que a despeza que vão ocasionar não fique esteril. Há nisso ensejo para uma obra notavel, que marcará época na historia de S. Paulo, que será gloria dos poderes publicos que lhe tiverem preparado a realização e que não me cansarei de recommendar. Há sacrificios, há despesas necessarias, as relativas á criação do centro civico que proponho, estão em primeiro lugar, porque darão lugar no centro da capital paulista a um todo esthetico tão grandioso como imponente. [grifo meu]

Esse “conjunto do maior efeito” obedece à lógica *Beaux-Arts* de composição, que Bouvard domina. A partir do que afirma nesse parágrafo, esse seria o ponto principal de sua proposta — a criação do Centro Cívico —, ao contrário do que a história consagrou, o vale do Anhangabaú. Os interesses maiores, em termos fundiários e financeiros concentravam-se no Vale, a ligação com o ‘Centro Novo’ ressaltado pela recente implantação do Teatro Municipal, que a essa altura estava prestes a ser inaugurado. Era natural que as atenções estivessem voltadas para essa questão.

Reitera-se: para Bouvard, deve ter soado estranho que uma cidade com as taxas de crescimento de São Paulo e com a sua importância no

cenário político não acolhesse um centro cívico, lugar para as representações políticas e sociais que tão bem conhecia e preparava, como as festas cívicas parisienses e francesas nas quais o *Hôtel de Ville* desempenhava papel importantíssimo, como o lugar do poder constituído. Havia pouco mais de trinta anos, esse edifício tinha sido destruído pelo fogo inimigo e, logo em seguida, sua reconstrução, na qual Bouvard se envolvera, adquirira forte conotação política, como mote para a recuperação dos ânimos franceses após a Guerra franco-prussiana.

26	<i>Enfin, en ce qui concerne l'agrandissement de la ville, xx son développement inévitable certain et rapide, j'en ai indiqué le système, que je considère comme le meilleur, j'ai dit que le seul acceptable dans l'état actuel des choses</i>	Finalmente no que respeita ao aumento da cidade, ao desenvolvimento inevitável, certo e rápido, já indiquei o sistema que considero o melhor, direi quase o único aceitável no estado actual de coisas.
----	---	---

Neste parágrafo, Bouvard está reforçando sua opção pelo abandono do “systema arcaico do xadrez absoluto” em favor das “linhas convergentes ou envolventes”, “quase a única” solução em vista da movimentada topografia que encontra aqui, configuração de sítio que vai levá-lo a valer-se dos pontos de vista defendidos por Hénard. Veja-se as afirmações deste autor relativas ao resumo que faz de seu Plano geral das transformações de Paris:

Poderíamos facilmente ter concebido um plano geral mais regular, traçado segundo os princípios rigorosos da geometria; seria ele superior à esse que acabamos de desenvolver, apoiando-nos na tradição histórica, na observação metódica dos fatos, nas necessidades de circulação, na comparação com planos de outras cidades do estrangeiro, no respeito às belezas adquiridas? Pensamos que não.<sup>190</sup>

<sup>190</sup> Tradução livre da autora. No original: “On peut facilement concevoir un plan général plus régulier, tracé suivant les principes rigoureux d'une géométrie sans défaillance; serait-il

27	<i>Dans toutes ces dispositions, il ne faut pas oublier le maintien ou la création d'espaces libres, de centres de verdure, de réservoirs d'air. Plus la population augmentera, plus deviendra dense l'agglomération, plus le nombre des constructions s'a...[s'aceroitre?], plus la hauteur des maisons gagnera, plus l'urgence d'espaces libres, de places publiques, de squares, de jardins, de parcs s'imposera.</i>	Em todas essas disposições cumpre não esquecer a conservação e criação de espaços livres, de centros de vegetação, de reservatórios de ar. Mais a população aumentará, mais crescerá o número de construções, mais alto subirão os edifícios, maior se imporá a urgência de espaços livres, de praças públicas, de squares, de jardins, de parques, se impõe.
----	--	---

Essa afirmação é bem próxima às afirmações de Haussmann, em suas *Memórias*<sup>191</sup>, a respeito da decisão pela implantação das áreas verdes em Paris. É uma preocupação geral dos administradores públicos do momento, pois também Buls dedica um capítulo de *Esthétique de villes*<sup>192</sup> à questão das áreas verdes a criar e a preservar. Entre os escritos de Hénard também há um fascículo<sup>193</sup> dedicado ao tema. Além disso, outro importante texto ao qual Bouvard recorre, é *Grandes villes et systèmes de parcs*<sup>194</sup>, cujo autor, Forestier, também era seu subordinado na administração do Sena<sup>195</sup>.

de beaucoup supérieur à celui que nous avons dressé en nous appuyant sur la tradition historique, sur l'observation méthodique des faits, sur les nécessités de la circulation, sur la comparaison des plans des villes étrangères, sur le respect des beautés acquises? Nous ne le pensons pas.” In: \_\_\_\_\_, *Études sur les transformations de Paris*, p. 228..

<sup>191</sup> Baron HAUSSMANN, *Mémoires*, 2000

<sup>192</sup> Cf. em Charles BULS, *Esthétique des villes, o capítulo VI — Plantations*

<sup>193</sup> Cf. Jean-Louis COHEN, Eugène Hénard. *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, 2012, Fascicule III — Les grands espaces libres - Les parcs et jardins de Paris et de Londres

<sup>194</sup> Jean Claude Nicolas FORESTIER, *Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine*, 1997 (reedição do original de 1906)

<sup>195</sup> J. C. N. Forestier trabalhava, junto com Jules Vacherot, no Serviço de Parques e Jardins, sob a direção de Joseph-Antoine Bouvard

28	<i>C'est a cet effet qu'indépendamment des promenades intérieurs, dont je present les emplacements aux les études, en vue de l'agrément et du charme de la ville, je conseille trois grands parcs lieux de promenades des habitants, foyers d'hygiène et de bien être, nécessaires à la sante publique aussi bien morale que physique.</i>	Foi para tal fim que independentemente dos passeios interiores, de que apresento a collocação nos estudos, tendo em vista o encanto e atracção da cidade, aconselho tres grandes parques, logares de passeio para os habitantes, focos de hygiene e de bem estar, necessarios á saude publica, tanto moral como physica.
----	--	--

Provavelmente, os passeios interiores são os espaços livres propostos, verdes ou não. Como exemplo, o arranjo de praças que emoldura o Centro Cívico ou as diagonais saindo a partir do Teatro Municipal [FIGURA 4.20]. Os grandes parques são o do vale do Anhangabaú [FIGURAS 4.20 e 4.22], o parque da Várzea do Carmo [FIGURAS 4.23 e 4.24] e o parque da Floresta, conforme afirmação de Bartalini<sup>196</sup>, confirmado por documentação encontrada durante esta pesquisa. Este último resume-se a uma indicação, não tendo sido objeto de elaboração de projeto ou estudo por parte de Bouvard, como se verá adiante.

A questão da saúde pública, do bem estar e higiene são preocupações que permeiam todos os discursos nesse momento e não deve ser atribuída especificamente a Hénard, Buls, Sitte ou outro autor. Deve-se observar, entretanto, que o conjunto de equipamentos esportivos e de lazer do parque da Várzea do Carmo são uma formulação projetual posterior, de Francisque Cochet, quando do desenvolvimento do projeto executivo a ser implantado, derivado da ideia inicial do Bouvard<sup>197</sup> e discutida com a vereança paulista quando de suas andanças pelo Brás, como se viu no início deste texto.

<sup>196</sup> Vladimir BARTALINI, *Parques publicos municipais de São Paulo: a ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação e também* \_\_\_\_\_. „A municipalização do verde público na cidade de São Paulo, Pós, n. 10, 2001

<sup>197</sup> Rosa Grená KLIASS, *Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade*

Nesse momento, ao que parece, o papel de área de recreio popular poderia ser desempenhado pelo terceiro parque, a ser criado às margens do rio Tietê, na área da Chácara da Floresta, como se verá logo mais.

29	<i>Je ne veux pas entree plus avant dans le détail des divers projets que je soumetts à l'attention de la municipalité et du Gouvernement; mais je tiens à dire un mot de la disposition proposee pour le parcs compris entre la rue Libero Bodoro et le nouveau Theatre, aussi que de l'avenue que je propose dan l'axe et en face de la gare de voyageurs de Luz, par l'élargissement et la régularisation de la rue de Conceição.</i>	Não quero entrar mais detalhadamente no exame dos diversos projectos para que chamo a atenção da municipalidade e do governo: julgo , porém, essencial dizer uma palavra da disposição proposta para o parque compreendido entre a Rua Libero Badaró e o novo theatro, bem como a arteria que proponho em prolongamento da Rua D. José de Barros. [grifo meu]
----	--	---

Há dúvidas quanto a expressão “chamar a atenção” poder ser uma boa tradução para “je soumetts à l’attention”, mas é importante notar que Bouvard está conversando com ambos, Municipalidade e Governo Estadual, o que corrobora a tese de que as divergências entre os dois âmbitos administrativos não eram tão acaloradas quanto consta na historiografia consagrada ao tema. Há que se relativizar, apesar de ser uma realidade a existência de tensões decorrentes do relacionamento das diferentes esferas públicas envolvidas em virtude de suas peculiaridades administrativas e organizacionais, como já se viu no Capítulo 3.

Novamente, a tradução não é fiel ao texto: “*aussi que de l’avenue que je propose dan l’axe et en face de la gare de voyageurs de Luz, par l’élargissement et la régularisation de la rue de Conceição*” deveria ser traduzido por “bem como a avenida que proponho no eixo e defronte à Estação da Luz, pelo alargamento e regularização da rua da Conceição”. Nesse trecho, Bouvard refere-se à rua da Conceição, atual avenida Cásper Líbero, em função de uma chegada mais aprazível à cidade, enquanto que o tradutor está mais interessado na ligação da rua D. José de Barros com a

mesma Conceição. Ambos apreciam a questão da circulação, porém com focos diferentes.

Enquanto a tradução, como já afirmado acima, trabalha para a consecução de um percurso perimetral ao centro, Bouvard está interessado nas questões estéticas e viárias, através de intervenção no sentido radial, entendendo que é necessário favorecer o fluxo de carros e pedestres entre o centro da cidade, o Triângulo, e a Estação da Luz — portanto, entre o eixo proposto por Bouvard e o eixo proposto pela tradução, em conformidade com a Diretoria de Obras Municipais, há um deslocamento de praticamente 90 graus. Lembrando o que afirmam Reis e Simões Jr. a respeito da “inversão de polaridades”<sup>198</sup> na estruturação da área central da cidade, sobre o surgimento de novo eixo de crescimento voltado a oeste e a consequente valorização de terras que se deu em função da instalação da estação da São Paulo Railway junto ao Jardim da Luz, é natural pensar na existência de um fluxo permanente entre a região da Luz e o centro da cidade que se deslocava pela estreita rua da Conceição.

30

*Il y a là deux opérations que peuvent être entreprises et menées à bien immédiatement, l'une créant un lieu de charme et d'agrément {qui} relia[??] de la façon la plus heureuse deux points importants de la ville, l'autre formant un utilie d...[déposement?...dégagement?] et un bel aspect d'entrée au voyageurs.*

Se essas duas operações que podem ser empreendidas e levadas desde logo a cabo, uma criando um logradouro delicioso que ligará da forma mais feliz dois pontos importantes da cidade, a outra dando lugar a um desafogo eficaz e a uma melhor entrada para o centro.

A tradução segue a ideia anterior: “uma melhor entrada para o centro” não é o mesmo que “um belo aspecto de entrada aos viajantes”.

<sup>198</sup> Referimo-nos em especial ao texto de Nestor Goulart REIS Fº, *Algumas experiências urbanísticas no início da República*, 2003 e ao capítulo “O Processo de urbanização e a inversão de polaridades na estrutura do centro da cidade de São Paulo — do Tamanduateí para o Anhangabaú”, in: José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 17-80.

Bouvard está interessado no aspecto estético daquela região da cidade, a porta de entrada de São Paulo. Ele mesmo chegou pela “gare” da Luz e não deve ter lhe causado boa impressão o aspecto geral do entorno da estação, para reiterar essa sugestão. A FIGURA 4.29 dá uma ideia bastante aproximada do que Bouvard deve ter encontrado:



FIGURA 4.29 - 1909. rua da Conceição. Fotografia, P&B, 17x23 cm. Comparativo da Cidade de São Paulo (1887-1919). Washington Luiz. Acervo BMA

O tradutor, por sua vez, está interessado na questão da circulação geral do centro da cidade. Ao abrir a futura rua Antonio de Godoi, a circulação “em anel” estaria reforçada naquele ponto e estaria conformada “uma melhor entrada para o centro”.

Apurou-se, durante a pesquisa, que a ligação entre os largos do Paiçandú e Santa Efigênia já estava, no ano de 1911, praticamente concretizada. Ela havia sido decidida em 1902, a partir do Projeto n. 19 daquele ano, examinado mais à frente. Diante dessa evidência, é possível inferir que Bouvard não considerou tão necessária a ligação dos dois largos



quanto o alargamento da rua da Conceição e tentou convencer a administração municipal da importância de dotar a cidade de uma entrada condigna. Portanto, essa operação era para ele tão importante quanto a implantação do parque no vale do Anhangabaú.

Quanto a este último, frisou que além de gracioso (un lieu de charme), desempenharia a função de ligação entre dois pontos importantes da cidade. Referia-se, possivelmente, à ligação da área onde se localizava o mercado de São João e os largos do Riachuelo e da Memória, retomando o que há anos o vereador Silva Telles defendera e, antes dele, Alfredo Augusto Pinto. Contudo, o texto permitiu outras interpretações e esta pesquisa defende que tais interpretações acabaram prevalecendo, dando margem a se entender que o arquiteto referia-se ao caso da rua Líbero Badaró.

31	<i>Le moment es venu, semble il, pour la ville de São Paulo d'entrer résolument dans la voie que lui trace son rapide mouvement en avant. Cette capitale, doit aujourd'hui, sans porter atteinte au passé, sans négliger le présent, songer à l'avenir, tracer le programme de son agrandissement normal, de son développement esthétique, en un mot {elle doit} prévoir, adopter et poursuivre judicieusement toute les mesures que comportent et que comporteront de plus en plus sa grandeur et son importance.</i>	Está chegando o momento, é minha convicção, para que a cidade de S. Paulo entre com resolução no caminho que lhe é traçado pelo seu rápido movimento de progresso. Esta capital deve, hoje, sem tocar no passado, sem negligenciar o presente, cuidar do futuro, traçar o programma do seu crescimento normal, do seu desenvolvimento estético; deve, em uma palavra, prever, adoptar e executar judiciosamente todas as medidas que reclamam e cada vez mais serão reclamadas pela sua grandeza e importância.
----	--	---

32	<i>En terminant, je tien à redire, que s'il est des p...[poisit?] du programme proposé, dont la réalisation s'impose à breve e...[féstrance??], que s'il est des mesures preservatives, des dispositions économiques, qui ne souraient être ajournés, sans préjudice pour les finances publiques il en est d'autres, et c'est le plus grand nombre, qui ne s'impose devront se poursuivre, que successivement suivant les circonstances favorables, les nécessités couratres, les ressources disponibles.</i>	Para terminar, é de meu dever repetir que se há pontos do programma proposto cuja resolução se impõe em breve prazo, que se há medidas de previdencia, disposições economicas que não poderiam ser adiadas sem prejuizo para as finanças publicas, outras há, e constituem o maior numero que não deverão ser levadas a efeito a não ser successivamente e segundo as circunstancias favoraveis, as necessidades verificadas, os recursos disponiveis.
33	<i>Le travail que j'ai l'honneur de vous soumettre, Monsieur le Préfet Municipal, ne constitue donc en réalité que la base d'un programme d'actions pour le present et pour l'avenir, que le but vers lequel doivent tendre les efforts de l'administration ; mais il importe que ce programme soit dès à present approuvé, si on ne veut rester exposé à de faux manoeuvre et à de graves mécomptes[?] à breve échéance.</i>	O trabalho que tenho a honra de submeter a V.Ex., Sr. Prefeito Municipal, não constitue, pois, na realidade, senão a base de um programma de acção no presente e para o futuro, senão o escopo para onde devem encaminhar-se os esforços da administração; mas é de importancia que esse programma seja desde logo adoptado, se se não quizer ficar exposto a passos errados e a graves desill-usões dentro de curto prazo.
34	<i>C'est la façon de procéder qui ont adopter et qui adoptent de plus en plus toutes les capitales, toutes les grandes villes de l'ancien et du nouveau monde. C'est une règle dans[donc?... dont?] conduite à laquelle la capitale de São Paulo moins que toute autre, ne saurait se dérober.</i>	É essa a norma de proceder que adoptaram e que adoptam, cada vez mais, todas as capitais, todas as grandes cidades do antigo e do novo mundo. É essa uma linha de conducta que a capital de S. Paulo, menos que qualquer outra, não poderia pôr de parte.

Os parágrafos 31, 32 e 33, acima, trazem considerações que podem ser tomadas como de cunho geral, relativas à execução do plano e outras formalidades que estão presentes também nos relatórios dos planos de Buenos Aires (1909) e Rosário (1910), como se verá no Capítulo 4.

Quando se refere ao “novo mundo”, provavelmente esteja se referindo à sua atuação em Buenos Aires, mas não se deve descartar a possibilidade de estar citando também o exemplo das cidades norte-

americanas, notadamente Chicago e seu plano de 1909<sup>199</sup>, já que cita, no Plano para Buenos Aires, as cidades de Nova Iorque e Washington<sup>200</sup>. Bouvard certamente era informado sobre o desenvolvimento das cidades norteamericanas, pois encontrou-se menção à Chicago em um depoimento à imprensa, em sua passagem pela capital federal, em 1907:

[...] o sr. Bouvard entreteve-se a falar do Rio, cuja parte central teve ensejo de vêr hontem em plena actividade, pois a sua passagem por aqui em abril fôra em dia de domingo. Confirmou então, mais bem baseado, o que ha dois mezes nos disséra sobra as deficiencias da architettura entre nós, parecendo-lhe que precisamos muito de architectos. Perguntou-nos si não havia leis regulando a altura dos prédios e disse-nos que essas casas de enorme altura á moda americana são muito contrárias á belleza e só se pódem justificar por absoluta carencia e carestia de terreno como se dá em Nova York ou Chicago<sup>201</sup>.

35	<i>São Paulo le 15 mai 1911</i>	S. Paulo, 15 de maio de 1911
36	<i>[ass.] Bouvard</i>	“J. A. Bouvard, director honorario dos serviços de architectura e dos passeios, de viação e plano de Pariz”
37	<i>Directeur honoraire de services d'architecture et des promenades, de la Voirée et du plan de Paris</i>	

Diferentemente dos planos para Buenos Aires e Rosario, em São Paulo Bouvard assina como diretor honorário porque está aposentado desde abril desse ano<sup>202</sup>. Assim, não sendo mais um funcionário público francês, pode assinar desse modo, o que vem qualificá-lo perante a administração

paulistana. Se não estivesse aposentado, não poderia, provavelmente, assinar como diretor de uma repartição francesa, não estando a serviço do Estado ou da administração parisiense.

Em face das diferenças observadas entre o original manuscrito e a tradução, resulta imperativo rever a correspondência entre Relatório Bouvard e plantas que o complementavam e o que foi divulgado, assim como outras orientações referentes ao Plano Bouvard, sua divulgação e sua implantação.

Da leitura do Relatório é possível notar alguns pontos importantes para Bouvard, que resultam, segundo esta pesquisa entende, do confronto entre sua experiência prévia, suas impressões ao conhecer a cidade e os propósitos de sua viagem. Assim, para o arquiteto francês, é importante dotar a cidade de um sistema de áreas verdes, ancorado na criação dos “três grandes parques”; de espaços de representação institucional, ancorados no Centro Cívico e na “entrée magistrale” dada pela transformação da rua da Conceição em um “boulevard”; da melhoria da circulação em geral e da ampliação da circulação para as áreas de crescimento da cidade, nas quais à essa altura, ele próprio está interessado, como se demonstrará no Capítulo 5.

Nessas proposições, faz uso de repertório muito atualizado, com ideias de Forestier, Buls e Hénard, todos seus pares na administração do Sena, além de sua própria experiência profissional.

Primeiramente serão comentados os parques propostos, com ênfase para o caso do Anhangabaú, objeto dos debates ocorridos desde meados de 1910 e principal razão da contratação de Joseph-Antoine Bouvard, onde promove sofisticada operação de adequação dos vários interesses em jogo, cujo resultado é de agrado geral. Isso é reconhecido no *Relatório de 1911...*:

<sup>199</sup> Daniel Hudson BURNHAM, *et al.*, *Plan of Chicago*, 1993 [Reimpressão do original de 1909]

<sup>200</sup> Joseph Antoine BOUVARD e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL., *El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires*, 1910, p. 10.

<sup>201</sup> *Correio Paulistano*, 8.jun.1907, p. 2.

<sup>202</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*

A verdade é que o illustre profissional se encontrou em frente a uma situação, creada precipitadamente, em que já se achavam envolvidos direitos de terceiro e à qual cumpria dar remedio. Foi o que se deu em relação ao valle do Anhangabahú.<sup>203</sup>

É importante frisar que a situação precipitada a que se refere o texto, não é a elaboração do Plano da Secretaria da Agricultura, mas a aprovação das Leis nº 1331 e 1361<sup>204</sup>, em 1910. Como se viu no Capítulo 3, tais leis permitiam a reedificação de imóveis na rua Líbero Badaró.

Após, será comentada a ideia presente nos parágrafos 19 à 21, onde uma proposição de Bouvard deixa transparecer solução só mais tarde desenvolvida e adotada por Prestes Maia — o perímetro de irradiação. No momento em que o plano foi elaborado, tal ideia não foi devidamente assimilada.

Comenta-se, a seguir, alguns pontos em que se observou questões relevantes para a compreensão das proposições de Bouvard e que se relacionam diretamente com a supressão de algumas plantas, imediatamente após a entrega do Plano à municipalidade, explicitando as razões pelas quais não foram divulgadas. Assim, serão comentadas ideias presentes em alguns parágrafos em especial:

No parágrafo nº 25, Bouvard sugere o arranjo espacial do Centro Cívico. O que se observou, da análise e confrontação dos desenhos encontrados, é que sua proposição é imediatamente abandonada, em favor de um outro arranjo, mais simples e menos oneroso, preparado pela Diretoria de Obras Municipais. Mesmo essa proposta não vingou, resultando na adoção, a

partir das demandas da diocese paulistana, e de novo acordo entre esta e a Prefeitura, no arranjo final em que a Sé ficou foi implantada na cota mais alta da área.

Finalmente, será comentada a ideia presente no parágrafo nº 5, retomada no parágrafo nº 29, enfatizando a preocupação de Bouvard de dotar a capital paulista de uma “*entrée magistrale*”, à altura de sua posição no cenário nacional e sua evidente vocação à metropolização.

Após a apreciação dos itens acima mencionados, serão comentadas as Estampas 10, 11 e 12 [FIGURAS 4.91, 4.99 e 4.103] constantes do *Relatório de 1911...* O comentário se faz necessário porque, embora não façam parte do Plano Bouvard, em muitos estudos anteriores a presente pesquisa tais desenhos foram tomados como parte do referido plano. No *Relatório de 1911...* inclusive, as estampas são apresentadas como se o fossem o que, compreensivelmente, gerou posteriores mal-entendidos. Curioso é que não se tenha atentado para essa sutil supressão, talvez ofuscada pela incisiva afirmação de que o Plano da Secretaria da Agricultura não vinha acompanhado de um relatório ou memorial a justificá-lo. Veja-se o texto de Duprat:

E basta comparar os termos do seu relatório de 15 de maio [de Bouvard], que abaixo vae reproduzido, dado à publicidade a 19, **sem os esboços que «pela primeira vez» são agora estampados**, para se aperceber da profunda diferença entre as suas idéas e as do projecto do governo.<sup>205</sup>

O texto do *Relatório de 1911...* é preciso: o conjunto de desenhos originais do Plano Bouvard foi entregue incompleto. Observe-se que há outras menções relativas ao destino das plantas preparadas por Bouvard. Na

<sup>203</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 11.

<sup>204</sup> Respectivamente, *Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910, Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá e SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei Nº1361 de 27 de outubro de 1910, Determina o alargamento da rua Libero Badaró*

<sup>205</sup> \_\_\_\_\_, *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 11. — grifo nosso.

página 15, o prefeito dirige-se aos vereadores: “Transmittindo-vos esse relatório e os **desenhos que o acompanhavam**, externei da seguinte forma as considerações que o seu conhecimento me havia suggerido”<sup>206</sup>. Na mesma página, mais abaixo, Duprat informa o que está sendo entregue:

Por motivo analogo, **limito-me a dar-vos conhecimento, desde já, do relatório**. É o unico documento que a Camara não conhece ainda. Gradualmente, e à medida que forem sendo fixados pela repartição technica os differentes projectos, **\*cujos esboços a lapis lhe mando entregar nesta data\***, vos irão elles sendo remettidos, para que então tomeis as deliberações que os interesses do Municipio vos aconselharem.<sup>207</sup>

O Prefeito Raymundo Duprat, no officio enviado à Câmara Municipal, pelo qual formalizava a entrega do Plano Bouvard, já afirmava que haveria a necessidade de alterações, ou seja, de que “a intervenção do sr. Bouvard teve e vae ter que cingir-se à parte concreta, no acertar de cada uma das soluções parciais”, sendo esses os motivos pelos quais algumas das plantas foram suprimidas, tomando a Diretoria de Obras a responsabilidade de “começar os respectivos estudos”<sup>208</sup>, que deveriam também ser submetidos à Câmara, mais tarde. Como Bouvard havia feito referência à competência de Victor da Silva Freire para desenvolver o plano que entregava a 15 de maio, não houve espanto quando os “esboços à lápis” foram apresentados, isto é, as Estampas 10, 11 e 12.

Assim, portanto, a apreciação dessas Estampas é relevante, porque expõe, por um lado, as tensões presentes no momento de elaboração do plano e, de outro, como foram recebidas as proposições de Bouvard pela Diretoria de Obras Municipais, vale dizer, por Victor da Silva Freire.

Igualmente, sua presença no *Relatório de 1911...* explica a supressão das plantas 1, 2 3 4 e 5, nunca divulgadas [QUADRO 4.1]. Confirma, ainda, o real interesse do diretor de Obras Municipais quanto à presença de Joseph-Antoine Bouvard em São Paulo e sua intervenção nos Melhoramentos de São Paulo.

#### 4.4.3. O PRIMEIRO GRANDE PARQUE: O ANHANGABAÚ

##### 4.4.3.1. AÇÃO CONCILIATÓRIA DE QUAIS INTERESSES?

O que se verá a seguir são algumas notas sobre as transformações da área do Vale do Anhangabaú e a rua Líbero Badaró, a partir do projeto apresentado pelo vereador Silva Telles em 1907 até a solução oferecida pela versão final do Plano Bouvard, adotada pela administração municipal em 1911, cobrindo, portanto, cerca de quatro anos da história da cidade de São Paulo.

Já se viu qual o papel de Bouvard no episódio dos Melhoramentos de São Paulo. Victor da Silva Freire contava com sua autoridade para frear o projeto de implantação da Grande Avenida e da reconstrução dos imóveis pertencentes ao Conde de Prates na rua Líbero Badaró.

Busca-se, agora, demonstrar qual a exata contribuição de Bouvard no episódio, ou seja, qual exatamente foi a operação projetual que pôs em prática e que resultou na configuração final do projeto para o vale do Anhangabaú. Em outras palavras, demonstrar como Bouvard elaborou a proposta conciliadora e quais foram os pontos eleitos de cada plano anteriormente apresentado que puderam compor o chamado Plano Bouvard.

<sup>206</sup> Ibid., p. 15. — grifo nosso.

<sup>207</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>208</sup> Ibid. Ver, também, a publicação do officio em: *Correio Paulistano*, 19.mai.1911, p. 4-5.

Este é um ponto fundamental, pois a presente pesquisa entende que seu papel não foi simplesmente o de validar as proposições de Victor da Silva Freire. Muito pelo contrário, a elaboração da forma final é habilíssima e extremamente sofisticada. O desenho final é a expressão física da contemporização dos vários interesses, fazendo com que cessassem as tensões, ao ser aceito pelas partes. Ao contrário do que se afirma em geral sobre sua atuação em São Paulo, que o plano de Bouvard seria altamente tributário das proposições de Victor da Silva Freire, o que se procura demonstrar a seguir é que Bouvard tira partido também das ideias de Samuel das Neves — no caso dos palacetes, como já se viu no Capítulo 2, e empreende uma “costura” entre as partes, que nenhum dos profissionais locais envolvidos teria competência para realizar. Em definitivo, o que Bouvard empreende no vale do Anhangabaú não é uma operação “sitteana”, como se tem afirmado. Para entender o que promove naquela área, é preciso entender a natureza das operações haussmannianas.

Não há dúvida que o Plano Bouvard teve caráter conciliatório., Porém, não exatamente do modo apontado pela historiografia até o presente momento. A conciliação de Bouvard, mais ampla, é aquela realizada entre os planos, enquanto que o que em geral se atribui a ele, a solução da construção dos dois palacetes Prates, como já se viu, é de responsabilidade de Samuel das Neves.

Retomando o que se viu no Capítulo 3, em fevereiro de 1911 os estudos para a implantação dos palacetes Prates estavam bem adiantados, e pareciam ser a solução para o impasse relativo ao novo alinhamento da rua Líbero Badaró que, ao que tudo indica, o Conde não aceitava.

Para explicitar o que se afirmou acima, procedeu-se ao exame da primeira proposta de Bouvard para a área e como se chegou à segunda

versão. Antes, porém, retomou-se o estudo elaborado por Samuel das Neves, para a apropriação dos baixos do viaduto do Chá, que instrui o Processo nº 7943/1910 que, como se viu ao final do Capítulo 3, prolongou-se, entre reapresentações e indeferimentos, durante boa parte do ano de 1911, inclusive depois da passagem de Bouvard por São Paulo. A apreciação desse estudo é de importância capital porque é a partir dele que Samuel das Neves elabora a solução conciliatória, historicamente atribuída a Bouvard. Lemos estava certo quando atribuiu a Neves a autoria das principais intervenções no Vale do Anhangabaú:

vieram, entre 1909 e 1911, os planos das grandes avenidas. Planos alguns viáveis; outros mirabolantes e acabaram vingando ideias factíveis, quase todas inspiradas nos projetos do engenheiro agrônomo baiano Samuel das Neves. [...] para a Secretaria da Agricultura, que cuidava das obras públicas, [Neves] fez um cuidadoso plano de alargamento de ruas e de abertura de avenidas,[...]. Em seus planos muito se louvou o paisagista Bouvard, que afinal acabou ‘cosmetizando’ a cidade.<sup>209</sup>

#### 4.4.3.2. A PROPOSTA INICIAL DE BOUVARD: CONCORDÂNCIA COM A DIRETORIA DE OBRAS MUNICIPAIS.

Bouvard inicia seus estudos para o desenho do parque a ser implantado no vale do Anhangabaú a partir do Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais (1907). Também Samuel das Neves usou-o como base, além da proposta de Luiz Bueno de Miranda, para a concepção do Plano do Governo quanto à área do Anhangabaú. Isso explica porque se nota grande semelhança entre os planos, quanto ao desenho do parque, nas ilustrações do

<sup>209</sup> Carlos Augusto Cerqueira LEMOS, *Alvenaria burguesa*, 1989, p. 165-166.

artigo “Melhoramentos de São Paulo” publicado na Revista de Engenharia<sup>210</sup>, bem como nos relatórios anuais do Prefeito e da Secretaria de Agricultura e nas ilustrações dos artigos publicados, respectivamente, n’*O Estado de São Paulo*<sup>211</sup> e *Correio Paulistano*. Ou seja, o desenho do parque elaborado pela Diretoria de Obras em 1907 informou os demais planos, pois havia unanimidade do ponto de vista da elaboração de um trabalho de jardinagem — o parque em si.

Da confrontação entre as duas plantas — Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais e Plano Bouvard — [FIGURA 4.30], é possível afirmar seguramente que Bouvard apoia-se no desenho de Telles, o que não é demérito para seu trabalho posto que, primeiro, não havia tempo hábil para “partir do zero” e, segundo, porque Bouvard foi chamado justamente para que se superasse o impasse que se apresentava quase sem solução, estabelecido entre Victor da Silva Freire e o Conde de Prates e não como consagrado pela historiografia, entre a Prefeitura Municipal e o Governo Estadual, como exposto no capítulo anterior.

Quanto ao desenho, o que se observa é que enquanto Silva Telles procurava implantar o prolongamento da rua Anhangabaú por sobre o leito do ribeirão, aproveitando a cota mais baixa do vale e seu caimento natural [FIGURA 4.30, superior], Bouvard organizou seu projeto a partir de regras básicas de desenho geométrico: a bissetriz entre os segmentos de retas constituídos pelas ruas Líbero Badaró e Formosa.

No tramo entre o viaduto do Chá e o largo do Riachuelo, a avenida está implantada sobre a linha média que se estende desde o encontro daquela bissetriz com o eixo longitudinal do viaduto até o centro da “rond-point”, que regulariza o largo [FIGURA 4.30 inferior]

O Conde de Prates mantinha-se irredutível quanto a perder seus privilégios com relação à área, seja relativamente aos lucros auferidos pelos aluguéis dos imóveis de sua propriedade ao longo da rua Líbero Badaró, seja também pela localização privilegiada de sua residência, cujo projeto de reconstrução enviado à Diretoria de Obras Municipais em fevereiro<sup>212</sup> não foi incluído na solução elaborada por Bouvard [FIGURA 4.31].

Bouvard também propõe áreas ajardinadas segundo os modelos do jardim à inglesa, com caminhamentos sinuosos a oferecer ao pedestre a alternativas de passeio. Funcionalmente, possibilitam vencer as encostas do vale de maneira suave. Nessa primeira proposta [FIGURA 4.30, inferior], não parece haver escadarias, jogos d’água ou coretos, mas está presente, como no Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais de 1907, o eixo transversal ao vale, bem marcado, na direção do eixo da esplanada do Teatro Municipal. Aparentemente, haveria um belvedere junto à rua Líbero Badaró. Observe-se, contudo, que o prolongamento da travessa do Grande Hotel, uma demanda antiga, como se viu, não é contemplada.

Junto à rua São João, Bouvard propõe o alargamento da rua Anhangabau com a solução em “boulevard”, prevendo a arborização no canteiro central. Isso provavelmente se deve à clara intenção de “arejar” esse trecho da rua criada, posto que não é cercada de áreas ajardinadas e sim de blocos edificados de ambos os lados. Provavelmente, a presença dos

<sup>210</sup> Os melhoramentos de São Paulo,

<sup>211</sup> Cf. Melhoramentos da cidade - Projecto da Prefeitura, *O Estado de S. Paulo*, 4.jan.1911, p. 3-4. e ; Melhoramentos da capital. O projecto do Governo do Estado sob a direcção da Directoria de Obras Publicas e a cargo do engenheiro Samuel das Neves *Correio Paulistano*, 23.jan.1911, p. 3.

<sup>212</sup> Cf. Conde de PRATES, *Ofício do Conde de Prates ao Prefeito Municipal*, 1911

edifícios se deve a acordos prévios, estabelecidos entre particulares e a Diretoria de Obras Municipais desde as primeiras negociações de 1907. São os “espaços reservados” que aparecem no Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais ou Freire-Guilhem, os quais são contemplados por Bouvard. É possível pensar que a questão da manutenção da empresa dos Irmãos Weizflog tenha orientado essa solução.

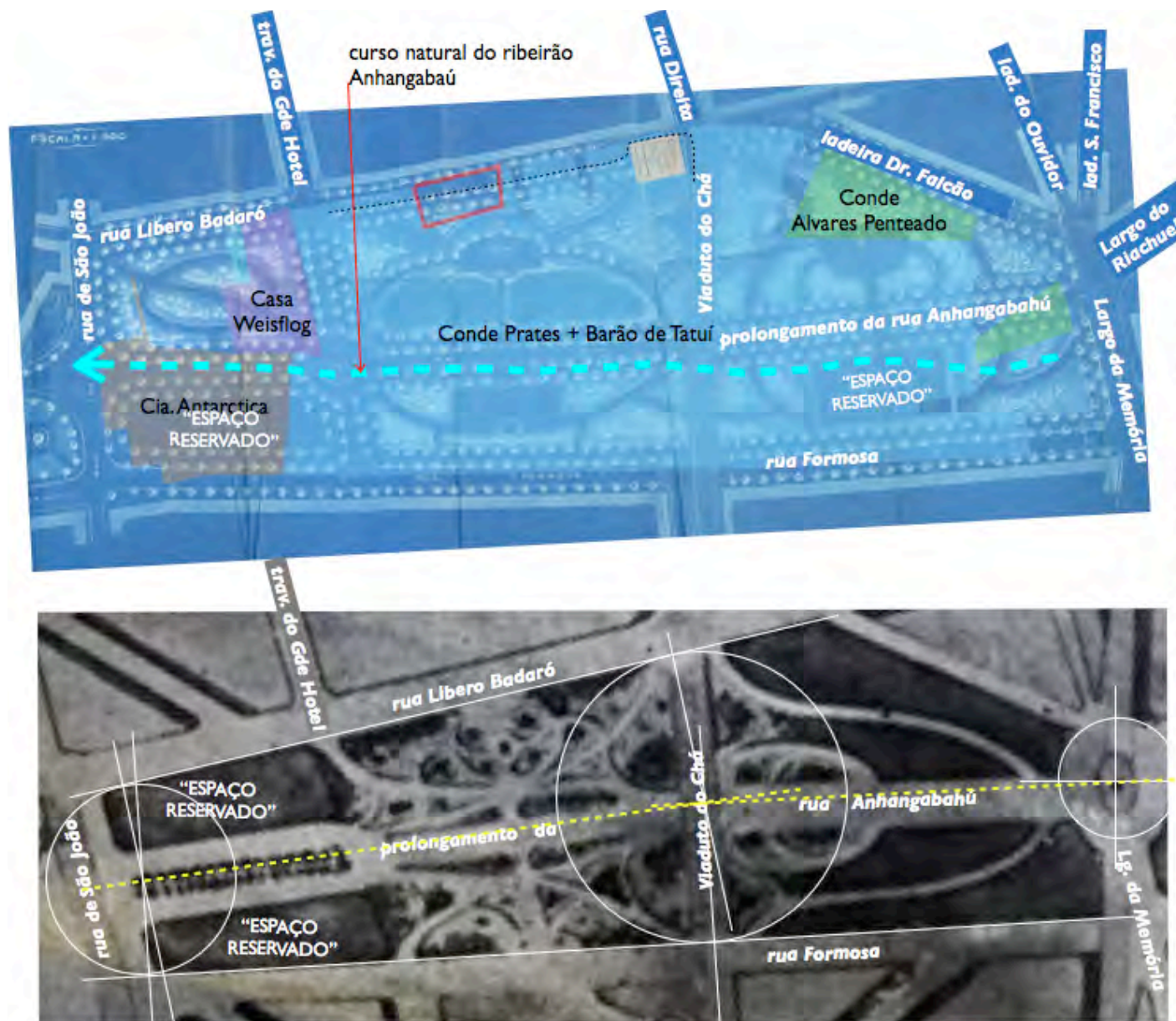


FIGURA 4.30— Comparação entre o projeto de parque, de Silva Telles e o projeto Bouvard. Acervo AHM, Foto da autora, 2011/ Relatório do Prefeito de 1911



É interessante observar que esse trecho de avenida lembra bastante a solução final adotada no Plano do Governo, por Samuel das Neves, coincidindo nesse trecho, inclusive, com o estudo de implantação da primeira versão da avenida, com 20 metros de largura, conforme se observa na FIGURA 4.31, em amarelo. Assim, poderia também se configurar como uma eventual concessão às demandas do Conde de Prates, que poderia construir edifícios nesse trecho. Se essa entrada ao vale do Anhangabaú fosse representada por uma perspectiva, ela seria coincidente com a perspectiva do Plano do Governo elaborado por Samuel das Neves, divulgada pelo Almanaque brasileiro Garnier de 1914<sup>213</sup>, que tanta polêmica já levantou [FIGURA 3.90].

No tramo central, Bouvard desenvolve o jardim de desenho mais elaborado e, entre o Viaduto do Chá e o Largo da Memória, desenhos mais suaves, com menor presença de caminhamentos e maior presença de vegetação, supõe-se, pois somente o exame do desenho original poderia comprovar se para essa área está indicado amplo uso de vegetação ou se a cor escura é indicativa de área a ser edificada. Ao final, propõe um “*rond-point*” que dê conta do encontro de tantas ruas, regularizando o desenho do largo do Riachuelo, como já afirmado.

Enquanto o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais projetava a extensão da Travessa do Grande Hotel até a rua Formosa, Bouvard prefere propor a descida entre a rua Líbero Badaró e o fundo do vale através de uma rua curva, evitando a criação de mais uma ladeira íngreme. Como já afirmado quando o Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais foi apreciado, o projeto Bouvard para o parque do Anhangabaú

é mais singelo do que o proposto pelos técnicos locais. Estes, haviam previsto um pequeno lago no fundo do vale, com enrocamentos ao redor e dotado de pequena ponte para sua transposição. No lado Oeste, um espaço que poderia ser entendido como um rinque de patinação<sup>214</sup> flanqueado por quiosque. Portanto, quanto à equipamentos, o parque proposto por Bouvard ficou aquém da proposta da Diretoria de Obras Municipais.

E se Bouvard adota a ideia da avenida no fundo do vale, em prolongamento à rua Anhangabaú, porque não propôs o uso do renque de árvores ao longo de toda a avenida? Porque a partir do alinhamento do eixo da Travessa do Grande Hotel, a avenida proposta deixa de ser “rua” para ser “rua em parque”, adotando, portanto, a linguagem inerente ao parque.

<sup>213</sup> João RIBEIRO, *Almanaque brasileiro garnier*

<sup>214</sup> Nada há indicado nesse sentido, quanto ao uso. Sabe-se, entretanto, que a patinação era uma atividade muito popular no momento. Cf. Jorge AMERICANO, *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*, 2004



FIGURA 4.31 — Sobreposição do projeto de avenida de 20m de largura de Samuel das Neves, sobre projeto de parque, de Silva Telles e o projeto Bouvard. Acervo AHM, Foto da autora, 2011/ Relatório do Prefeito de 1911

#### 4.4.3.3. BOUVARD CONSIDERA A PROPOSTA DOS PALACETES DE SAMUEL DAS NEVES

Em virtude das demandas do Conde de Prates, Bouvard acaba por reformular sua proposta inicial, que atendia prioritariamente às intenções de Victor da Silva Freire quanto à desapropriações das rua Líbero Badaró. Nessa reformulação Bouvard passa a considerar adotando a solução de Samuel das Neves quanto aos palacetes Prates. É provável que lhe tenha sido apresentado o estudo de Samuel das Neves e que ele tenha considerado ser uma solução viável para o caso, adotando-o, pois afinal de contas, como se viu, a rua não seria totalmente desapropriada, constituindo-se o edifício dos irmãos Weiszflog um precedente importante a favor da ideia de Neves<sup>215</sup>.

Quando se confronta o estudo de Samuel das Neves para os baixos do viaduto com a primeira proposta de Bouvard [FIGURA 4.32], o problema se apresenta mais claramente: a implantação dos palacetes necessita de extensa saia de talude que ajude a conter o estaqueamento do conjunto e suavize a transição dos níveis da rua Líbero Badaró e a avenida a ser implantada no fundo do vale, o qual toma muito da área ajardinada e avança sobre a avenida de 60 metros proposta inicialmente [tracejado amarelo, FIGURA 4.32].

Ocorre que, como já visto, quando surge a ideia de alargamento da avenida [tracejado vermelho, FIGURA 4.32], ambas as soluções tornam-se incompatíveis, pois a avenida chega até o estaqueamento do bloco norte

[FIGURA 4.32]. Se na situação anterior, a estabilidade do talude poderia estar comprometida, agora, o talude e o próprio estaqueamento estão inviabilizados, para que se contemple a execução da galeria do ribeirão.

À parte as questões técnicas, do ponto de vista estético a implantação dos palacetes trazia um problema, o enorme desnível entre a rua Líbero Badaró e a avenida a ser implantada no vale. O vereador Silva Telles já intuía a solução, em discurso na Câmara, quando se debatia a Lei n. 1361, de 1910<sup>216</sup>. Segundo o vereador, seria necessário estabelecer um amplo talude para resolver o desnível, citando o parque Buttes-Chaumont, em Paris, como exemplo a ser seguido.<sup>217</sup>

Samuel das Neves sabia disso e talvez esse fosse o ponto frágil do projeto. Como lidar com tamanho desnível? Embora não fossem os 30 metros divulgados pela imprensa<sup>218</sup>, a diferença entre o leito da rua Líbero Badaró e o fundo do vale do Anhangabaú chegava à 18 metros, como se conforme o levantamento planialtimétrico realizado por Emanuel Dellai FIGURA 4.33.

<sup>215</sup> “Havendo divergencia de vistas entre a Camara e o governo quanto aos projectos, aquella recorreu à competencia do architecto Bouvard, ao qual foram offerecidos planos da cidade, ficando resolvido que na rua Líbero se tirasse uma média entre o projecto Samuel das Neves, que edificará todo o lado impar da rua, e o delle, Bouvard, que abolia qualquer edificação.” AGENCIA AMERICANA, O projecto Samuel das Neves e as modificações de Bouvard — S. Paulo, uma das mais bellas cidades da América do Sul, *A Noite*, 27.jul.1911, Os melhoramentos de S. Paulo, p. 2.

<sup>216</sup> *Lei Nº1361 de 27 de outubro de 1910, Determina o alargamento da rua Libero Badaró*

<sup>217</sup> Cf. Entram em discussão os papeis relativos aos melhoramentos da zona dominada pelo viaducto do Chá, *Correio Paulistano*, 31.mai.1910, Camara Municipal, p. 4.

<sup>218</sup> *A Noite*, 27.jul.1911, p. 2.

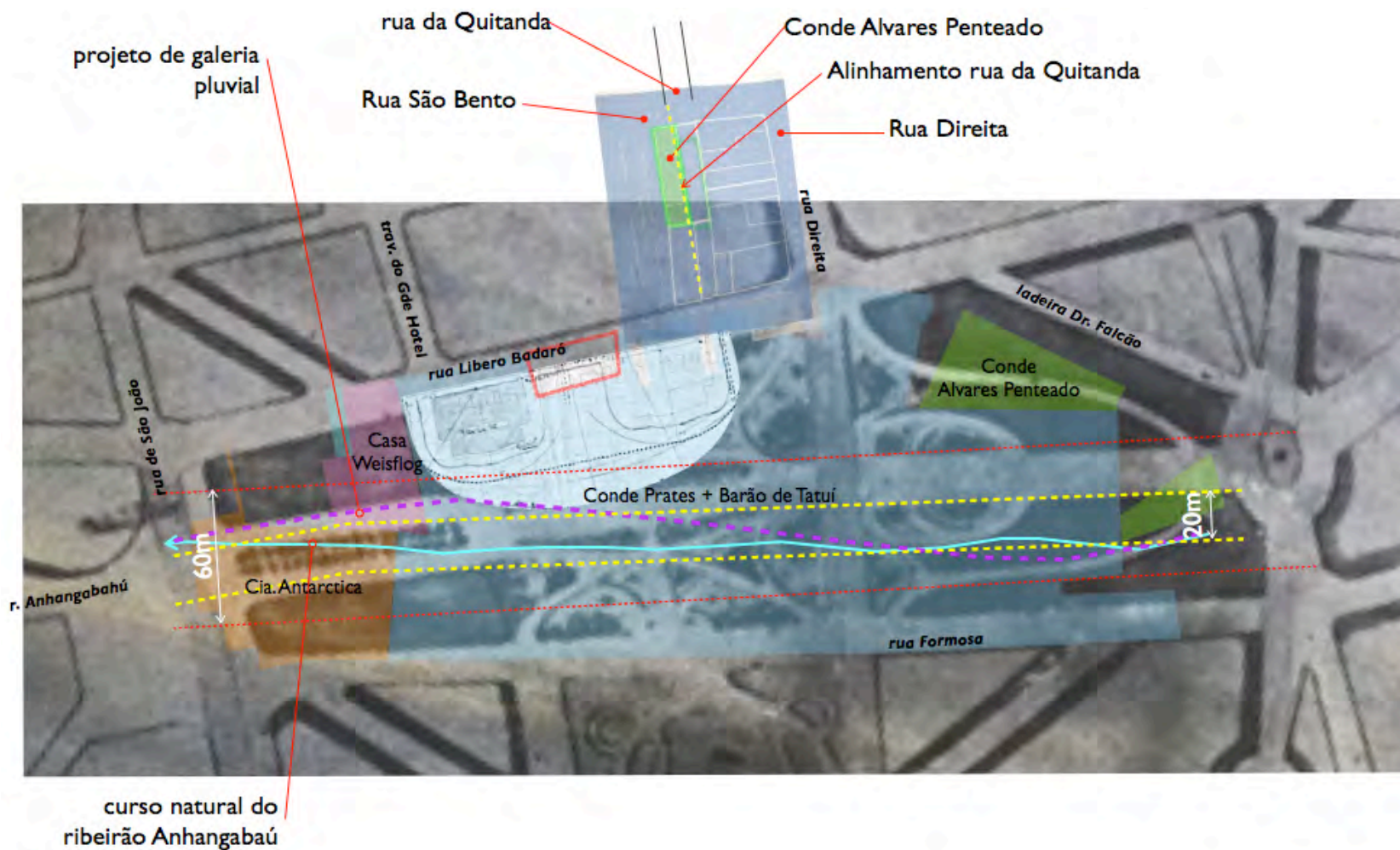


FIGURA 4.32 — Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada e dos palacetes Prates sobre e a primeira versão do projeto Bouvard. Acervo AHM, Foto da autora, 2011/ Relatório do Prefeito de 1911.

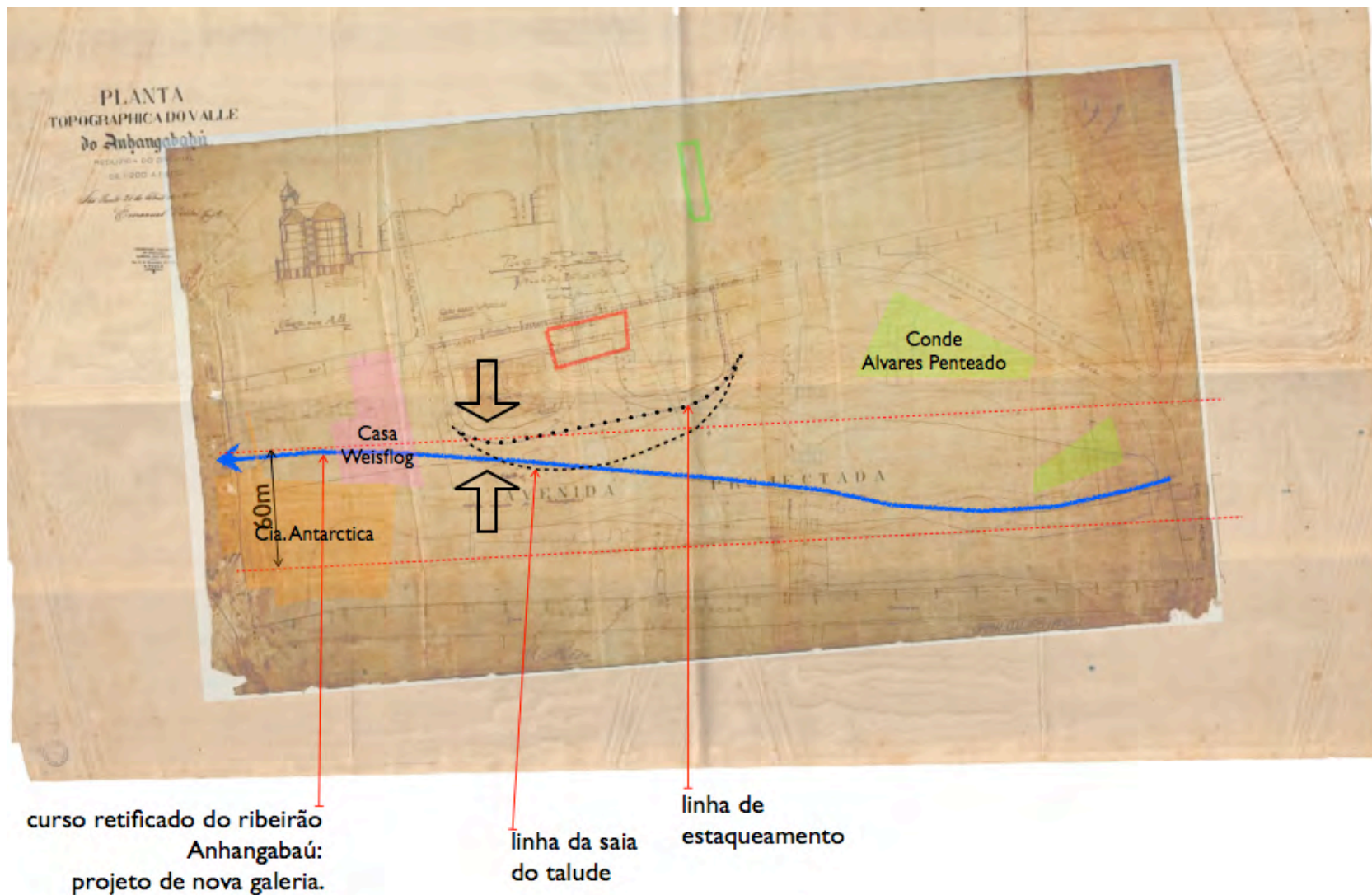


FIGURA 4.33 — Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada e dos palacetes Prates sobre o levantamento topográfico da área. Acervo AHM, Foto da autora, 2011/ Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.

O que se apresentava de modo evidente era a necessidade de que a parede da borda exterior fosse semi-enterrada, para que as tensões e cargas fossem corretamente absorvidas, já que os edifícios estavam assentes em fundações relativamente pouco profundas [FIGURA 4.34].

A descrição do conjunto que veio a publico em 27 de julho informa que haveria um subsolo:

Esses dous blocos são do mais bello aspecto que se pode imaginar e estão por sua vez rodeados de terraços suspensos de 6,5m de largo, com vista sobre o valle do Anhangabahú. Conforme o projecto que nos mostrou Samuel das Neves, veriámos que são do estylo Renascença, tendo sobre o valle do Anhangabahú 30 metros de altura, e contendo cada um sete grandes lajes de 63 salas, além da mansarda e sub-solo.

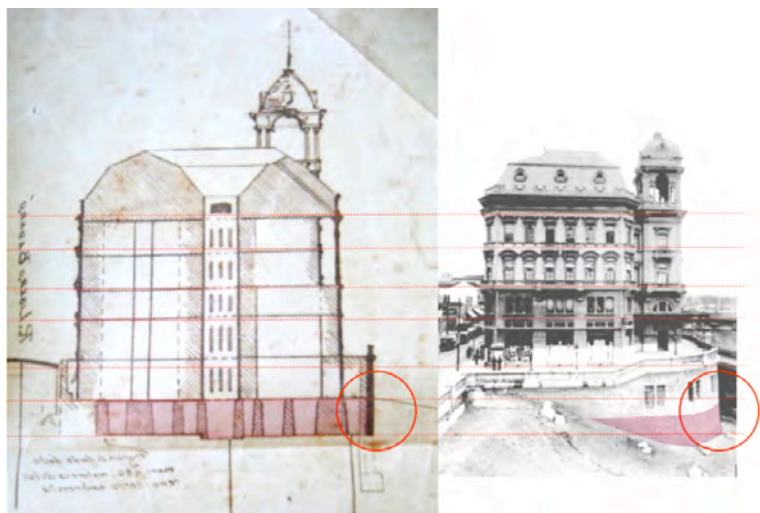


FIGURA 4.34 - Comparação entre o estudo de Samuel das Neves, 1911, e registro fotográfico das obras de construção dos palacetes Prates, c.1912. Em rosa, a área aproximada que deveria ser encoberta pela saia de talude. Base: Corte por AB. Detalhe do projeto de implantação dos palacetes Prates, 1911. Acervo AHM e fotografia, P&B, Anônimo, Disponível em: Blog Sampahistórica. Acesso em 14.abr.2014

Tal descrição está em conformidade com os estudos de Samuel das Neves e, de fato, registros fotográficos da época das obras, que fornecem a dimensão do desnível, confirmam, pela posição das aberturas na parede de borda, a localização do subsolo [FIGURA 4.35].

Cotejadas as imagens dos estudos e as imagens fotográficas, percebe-se que as saias de talude eram necessárias à estabilização definitiva das fundações mas, principalmente, por suavizarem, em termos estéticos, o desnível entre as lajes térreas e o fundo do vale [FIGURA 4.35 a 4.38 e 4.41]



FIGURA 4.35 - Obras de construção dos palacetes Prates por volta de 1913. Em destaque rosa, a área aproximada que deveria ser encoberta pela saia de talude. Fotografia, P&B, Anônimo, Disponível em: Blog Sampahistórica. Acesso em 14.abr.2014.



FIGURA 4.36 - São Paulo.. Automóvel Club. O parque finalizado e em uso. Nota-se a transição suave entre a rua Líbero Badaró e o fundo do vale proporcionada pelo talude. Cartão-postal colorizado, c.1920. E-bay.



FIGURA 4.38 - Obras de implantação do parque, com movimentação de terra. As bases dos palacetes já estão aterradas. Foto Aurelio Becherini, 1917. Fotografia P&B. Acervo Museu da Cidade de São Paulo.



FIGURA 4.37 - Obras de implantação do parque mostrando o movimento de terra para a saia do talude do palacete norte e, ao lado, o edifício da Casa Weiszflog & Irmãos e ao fundo as obras da Delegacia Fiscal. Anônimo, 1916. Album comparativo da Cidade de São Paulo até o ano de 1916. Acervo Biblioteca Mario de Andrade

Com o alargamento da rua Líbero Badaró, seria necessário construir-se um muro de contenção, que foi pré-dimensionado, supõe-se, pelo engenheiro Maurice de Ladrière, colaborador de Samuel das Neves. No conjunto de desenhos do Escritório Técnico Samuel das Neves constante do acervo da Biblioteca da FAUUSP, encontrou-se dois desenhos, mostrados a seguir [FIGURAS 4.39e 4.40], que induzem a essa afirmativa.

Inicialmente pensou-se que o desenho da FIGURA 4.39 poderia ter sido produzido por Bouvard, mas por conta de sua correspondência com as indicações de sondagens e projeção de contenções que constam nos estudos dos palacetes, FIGURA 4.41, e de seu próprio caráter, isto é, um desenho em que se dimensiona o muro, seria mais seguro atribuí-lo a de Ladrière. Não custa reiterar, portanto, que a ideia de que o chamado Plano Samuel das Neves tenha sido organizado em alguns dias, não mais se sustenta.

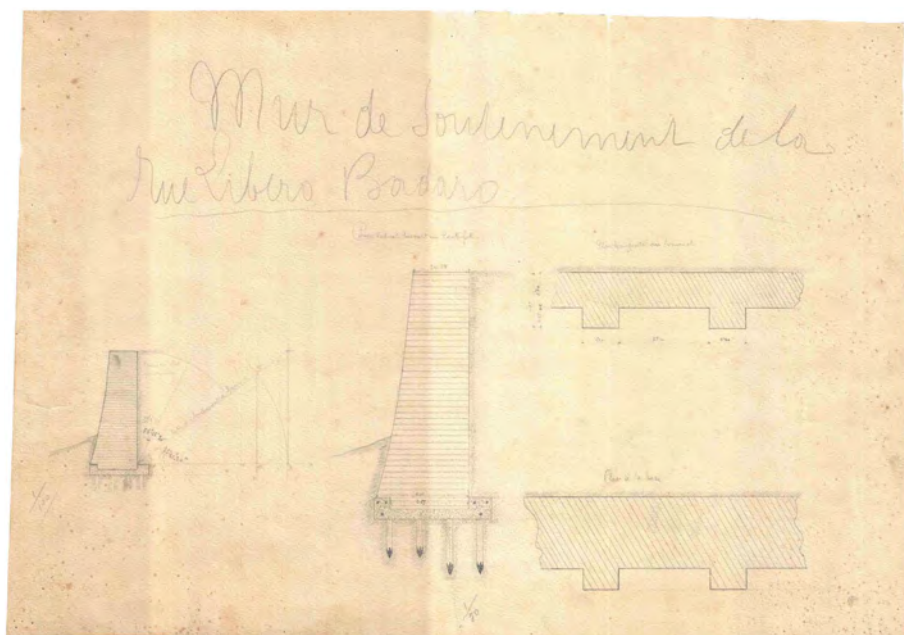


FIGURA 4.39- Maurice de Ladrière . Mur de soutènement de la rue Líbero Badaró [atribuição] . [1911]. Lápis sobre papel. Várias escalas. Acervo Biblioteca FAUUSP<sup>219</sup>

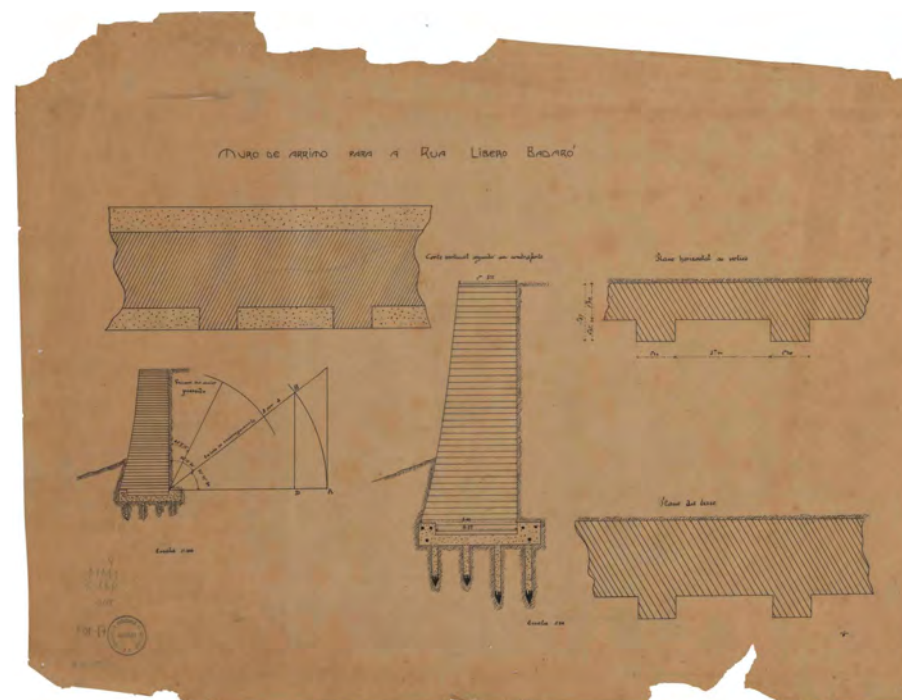


FIGURA 4.40 - NEVES, Escritório Técnico Samuel das. Muro de arrimo para a rua Líbero Badaró [1911]. Nanquim sobre papel. Várias escalas. Acervo Biblioteca FAUUSP.<sup>220</sup>

219 Maurice de LADRIÈRE, *Mur de soutènement de la rue Líbero Badaró*, [1911]

220 Escritório Técnico Samuel das NEVES, *Muro de arrimo para a rua Líbero Badaró*, [1911]



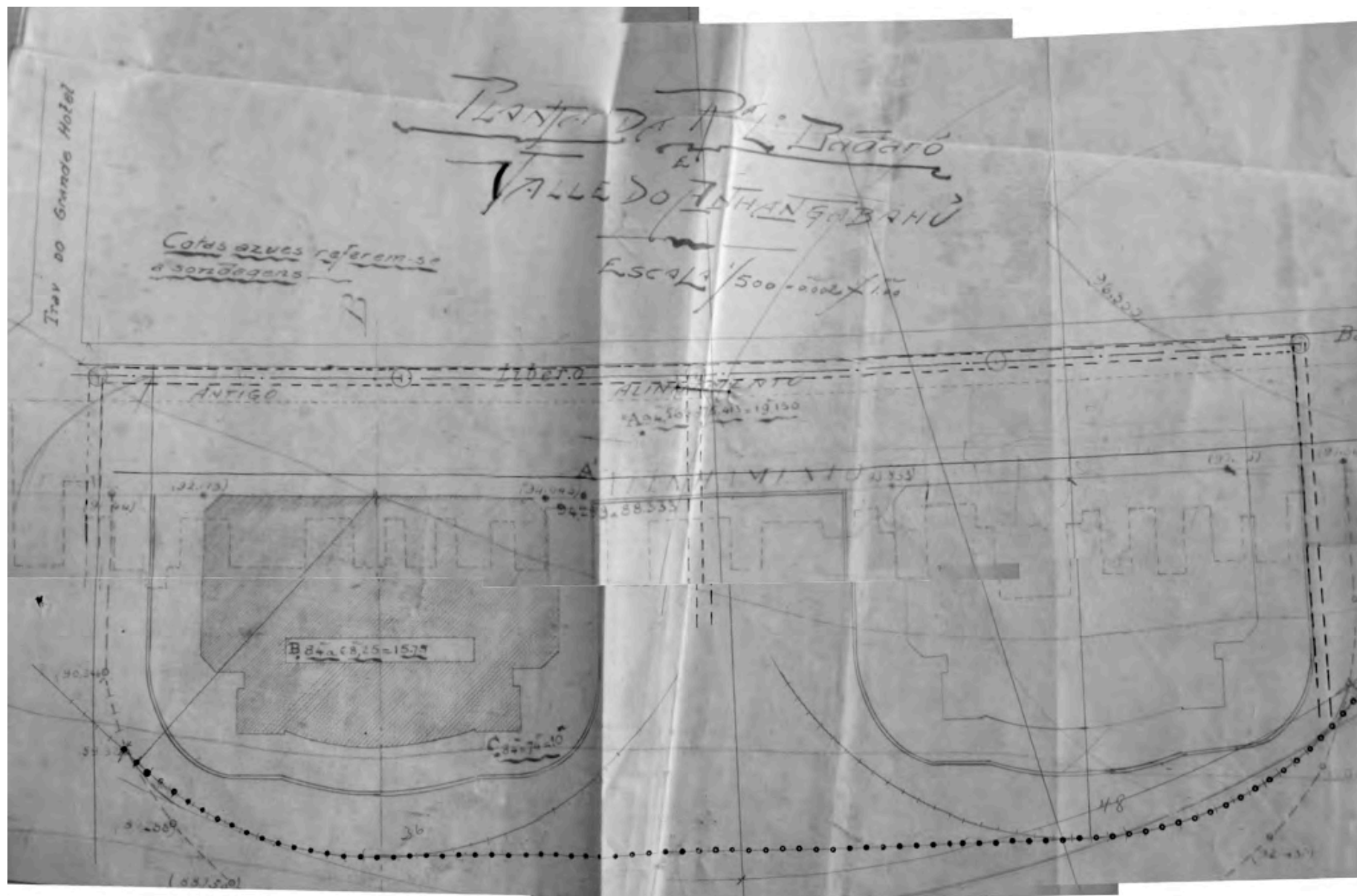


FIGURA 4.41 - Planta da Rua L. Badaró. Valle do Anhangabahu. Escala 1/500. Detalhe. Observar as marcações dos alinhamentos antigo e novo, de acordo com a Lei n. 1631 de 1910, a demarcação, em linha tracejada dupla, das fundações e contenções necessárias à implantação dos blocos. Tinta sobre papel-linha, s.d. Acervo AHM. Montagem de fotos da autora, 2011.

Decidida a construção dos palacetes, provavelmente o desenho foi “passado a limpo” ou seja, redesenhado a nanquim e em português [FIGURA 4.40], para que pudesse ser reproduzido e seguir para o canteiro de obras. Aurélio Becherini registrou a sua implantação, como se observa na FIGURA 4.42.



FIGURA 4.42 - Aurélio Becherini. Fotografia tomada aproximadamente do ponto onde hoje se acha o Palacete Prates, onde funciona a Prefeitura de São Paulo, entre 1912 e 1913. Gelatina e prata sobre vidro. 1.dez.1912. Acervo MCSP<sup>221</sup>

#### 4.4.3.4. A SEGUNDA PROPOSTA DE BOUVARD: A CONCILIAÇÃO

Bouvard revisou sua proposta original, incorporando os palacetes projetados por Samuel das Neves para o Conde de Prates sem, no entanto, abandonar a ideia originalmente proposta por Telles — e assimilada pelo plano proposto pela Diretoria de Obras Municipais, embora não explicitamente —, da implantação da avenida em prolongamento à rua Anhangabaú [FIGURA 4.43].

Retome-se o que dizia a *Revista de Engenharia*:

O Sr. Bouvard dava preferência ao primeiro alvitre, mas atendendo a outros aspectos da questão propôs 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 acordaram em que se construíssem dois grandes edifícios deixando entre si um espaço aberto de 29 metros, onde se fará um terraço dando para o parque a ser construído no Anhangabaú<sup>222</sup>.

Essa é a versão oficial, endossada por vários estudos anteriores a este. Porém, em vista de tudo o que se procurou demonstrar, afirma-se que essa conciliação foi proporcionada por Samuel das Neves.

Completo o eminente architecto o plano esboçado, modificando-o para poder accommodal-o ás condições pecuniarias actuaes, que acontecimentos posteriores haviam alterado radicalmente, concebendo as bellissimas disposições que haveis visto para o valle do Anhangabahú, e imprimindo-lhes um cunho esthetico de que não cogitara o projecto da Prefeitura.<sup>223</sup>

<sup>221</sup> Museu da Cidade de São Paulo. SÃO PAULO (PREFEITURA DO MUNICÍPIO) Casa da Imagem. Banco de imagens. Casa da Imagem.

<sup>222</sup> Revista de Engenharia, v.1, 1911 apud Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*, p. 123..

<sup>223</sup> *Correio Paulistano*, 19.mai.1911, p. 4-5.

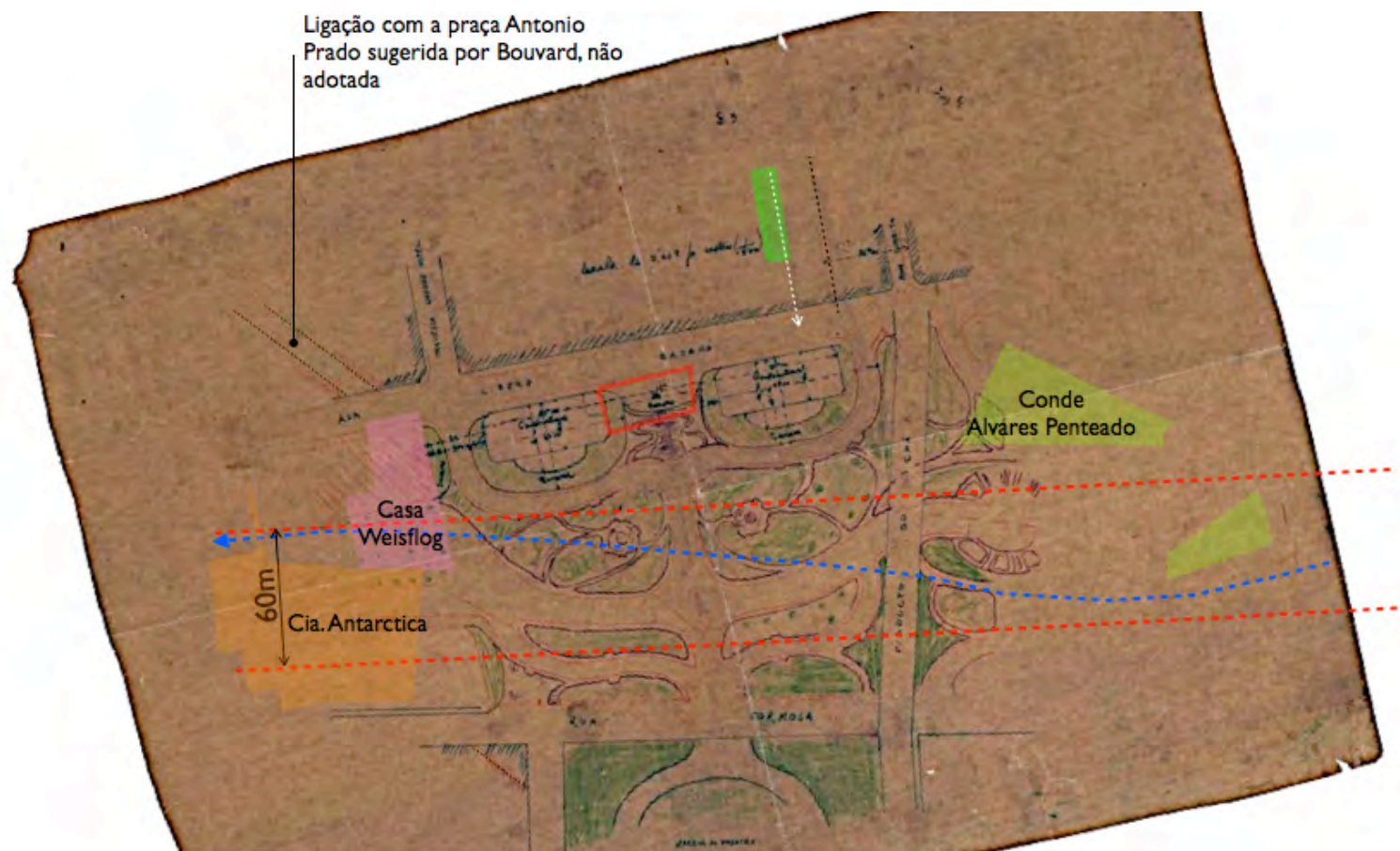


FIGURA 4.43 — Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada à segunda versão do projeto Bouvard. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.

A solução conciliatória de Bouvard consiste, justamente, em redesenhar a avenida de modo que todos os interesses sejam atendidos, agregando as já muito louvadas qualidades estéticas e pitorescas ao projeto. Resolvem-se as demandas da Prefeitura, qualificando a área e garantindo a implantação de amplo espaço livre que incorpora e valoriza o investimento empenhado na construção do Teatro Municipal; resolvem-se as demandas do grande proprietário de terrenos, o Conde de Prates, que posicionava-se contra a desapropriação de seus imóveis sem contrapartida que lhe garantisse continuar a manutenção de seus ganhos e sua situação privilegiada na área.

A operação é simples e consiste em deslocar a avenida para oeste, em direção ao Teatro Municipal, descartando o canteiro central, tornando-a curva [tracejado branco, FIGURA 4.44], o que seria mais apropriado, posto que a dotaria de um caráter pitoresco de fato.

E tudo isso, em conjunto com a resolução dos eventuais impedimentos técnicos: a nova galeria a ser construída pode ser implantada, bem como a circulação local fica garantida. Por outro lado, as fundações de ambos os blocos Prates podem ser executadas sob mesma solução técnica, racionalizando procedimentos e não onerando as obras. E, além disso, as amplas saias do talude promovem a transição do desnível entre a rua Líbero Badaró e a nova avenida no fundo do vale de forma suave e elegante.

Assim, a nova avenida terá a configuração de seu tramo norte, junto à rua São João, como um boulevard, emulando as soluções parisienses e cariocas e, além disso, criando entrada grandiosa para o vale, este sim, um recurso pitoresco valorizado por Sitte.

No original do estudo de Bouvard pertencente ao acervo da Biblioteca da FAUUSP, pode-se observar as anotações feitas que se referem às considerações daquele arquiteto a respeito dos eixos e visuais que ele considera e elege como importantes na concepção do desenho final. São eles:

1. O eixo que liga o centro do desenho do jardim do Teatro até o centro do terraço entre os dois blocos Prates o qual resulta da expropriação de lotes que “interferem” nas ambições do Conde. [tracejado amarelo, FIGURA 4.45 — eixo que será considerado na construção, anos mais tarde, do ed. Sampaio Moreira].
2. A definição da largura da futura praça de Santo Antonio em 36 metros, muito provavelmente em função do eixo anteriormente citado, a partir do rebatimento da distância obtida de tal eixo até a esquina da rua do Grande Hotel. Observar que esse é um critério válido, do ponto de vista de quem está projetando o vale. Bouvard, inclusive, propõe o alinhamento do bloco Prates “sul” a essa linha [FIGURA 4.46].

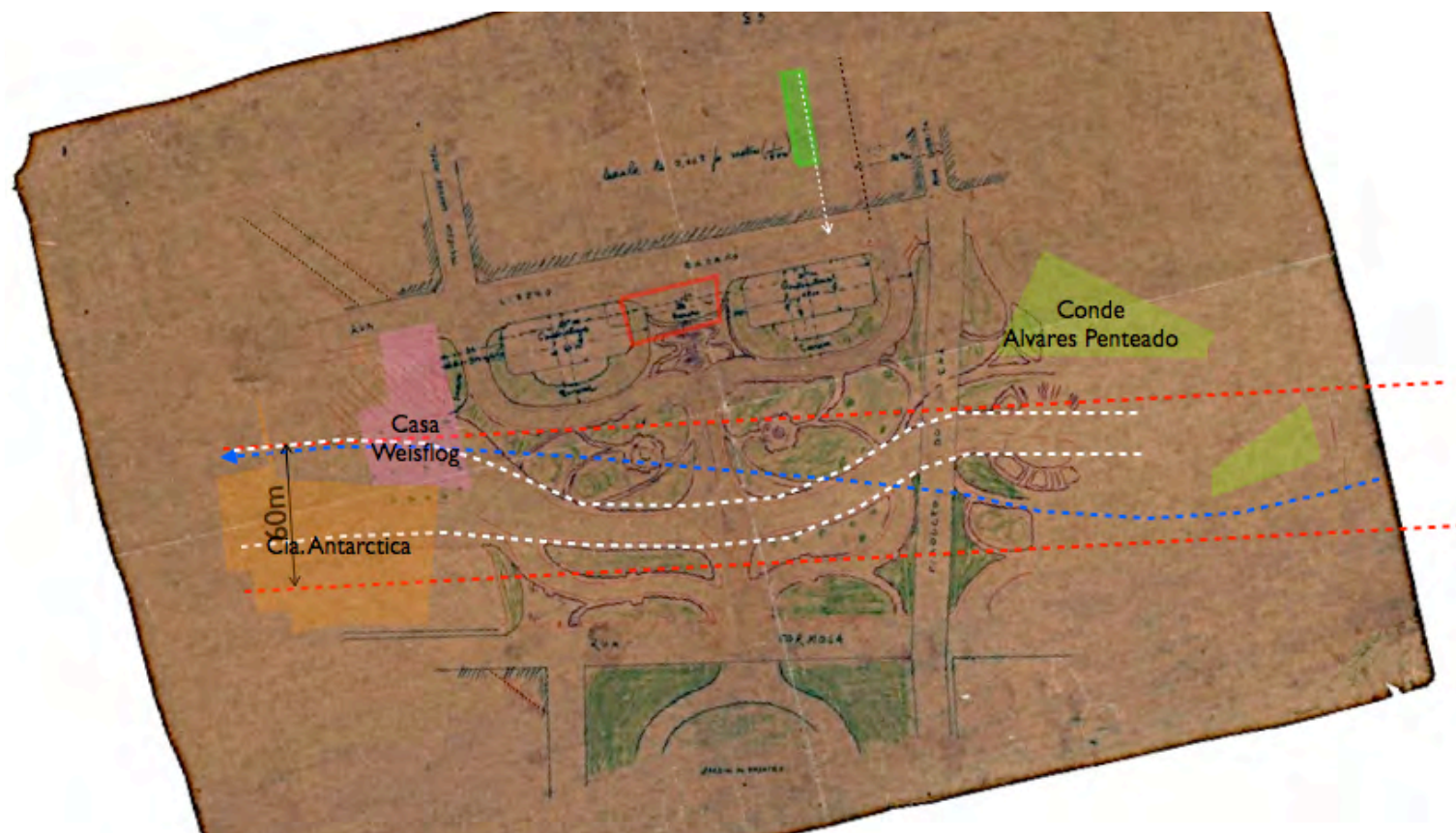


FIGURA 4.44 — Sobreposição do estudo de implantação da Avenida Projectada à segunda versão do projeto Bouvard. Alteração de desenho da avenida.. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.



FIGURA 4.45 — Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto: eixo transversal ao parque. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.



Fotografia tomada da esquina da Av. São João, entre 1918-1919. Em plano médio, à esquerda o prédio do Estabelecimento Gráfico Weisflog e Irmãos, demolido para a construção do Edifício do Clube Comercial; logo em seguida os prédios Conde Prates, onde funcionam a Prefeitura do Município no 1º plano, e a Sociedade Hípica Paulista e Automóvel Clube no segundo. Ao centro os trabalhos de remodelação do Parque Anhangabaú; ao fundo o Viaduto do Chá e o prédio onde funcionou a Rotisserie Sportman, o bar Cidade Munchen e, mais tarde, o Diário de São Paulo, este prédio foi demolido em 1933-34 para dar lugar ao atual Edifício Matarazzo. Em 1º plano à direita as obras de construção do atual prédio da Recebedoria de Rendas.

**FOTO:** 040E

**SUPORTE:** gelatina e prata sobre vidro

**FOTÓGRAFO:** Aurélio Becherini

**DATA:** 01/12/1918

FIGURA 4.46 — Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e imagem da rua Anhangabaú ampliada Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011

3. Visual para quem chega ao vale pelo boulevard desde a rua São João [FIGURA 4.47]. Ao atravessar a massa edificada, depara-se com o esplêndido conjunto de jardins e edifícios, cuja escala é reforçada pelo viaduto, ao fundo. A imagem mais próxima dessa situação prevista por Bouvard foi captada por Aurélio Becherini, em 1918.
4. Visual a partir da esquina da rua Libero Badaró e viaduto do Chá [FIGURA 4.47]. O vale e o Teatro Municipal ao fundo se descortinam para quem está na praça de Sto. Antônio. Novamente, é através de uma imagem de Aurélio Becherini de 1918 que se pode compreender o que Bouvard vislumbrava.
5. Seja a partir dos jardins do Teatro,
6. ou a partir da avenida, está garantida a visualização do conjunto concebido por Samuel das Neves para o Conde de Prates [FIGURA 4.48], emoldurado por jardins sinuosos e entremeados por terraço-belvedere e conjunto escultórico, imagem registrada por diversos cartões-postais ao longo das décadas seguintes. A estruturação do projeto concebido por Bouvard não deixa dúvidas: ainda que considere e responda satisfatoriamente a todas as demandas, é incontestável que atende preferencialmente ao Conde de Prates.

Basta observar que as visuais que eleger como importantes em seu estudo privilegiam as propriedades de Prates [FIGURA 4.48] e não, como seria de se esperar, a implantação do Teatro Municipal e sua esplanada, o bem público representativo da vontade de inserção da capital paulista na

modernidade por parte do Estado e, em última instância, de suas elites dirigentes.

Ele está convencendo o Conde da viabilidade do projeto de Neves e transparece que não interessa ao Conde a esplêndida vista que poderá admirar a partir de suas propriedades, mas o quão visível elas serão.

No trabalho realizado por Aurélio Becherini<sup>224</sup> que, anos mais tarde, realiza documentação da área para a administração municipal, ocorre o contrário: é o conjunto do Teatro Municipal e o que se pode ver desde o alto do viaduto do Chá que é fartamente fotografado.

<sup>224</sup> Aurélio BECHERINI, *et al.*, *Aurélio Becherini* 2009 e também Museu da Cidade de São Paulo. SÃO PAULO (PREFEITURA DO MUNICÍPIO) *Casa da Imagem. Banco de imagens. Casa da Imagem.*



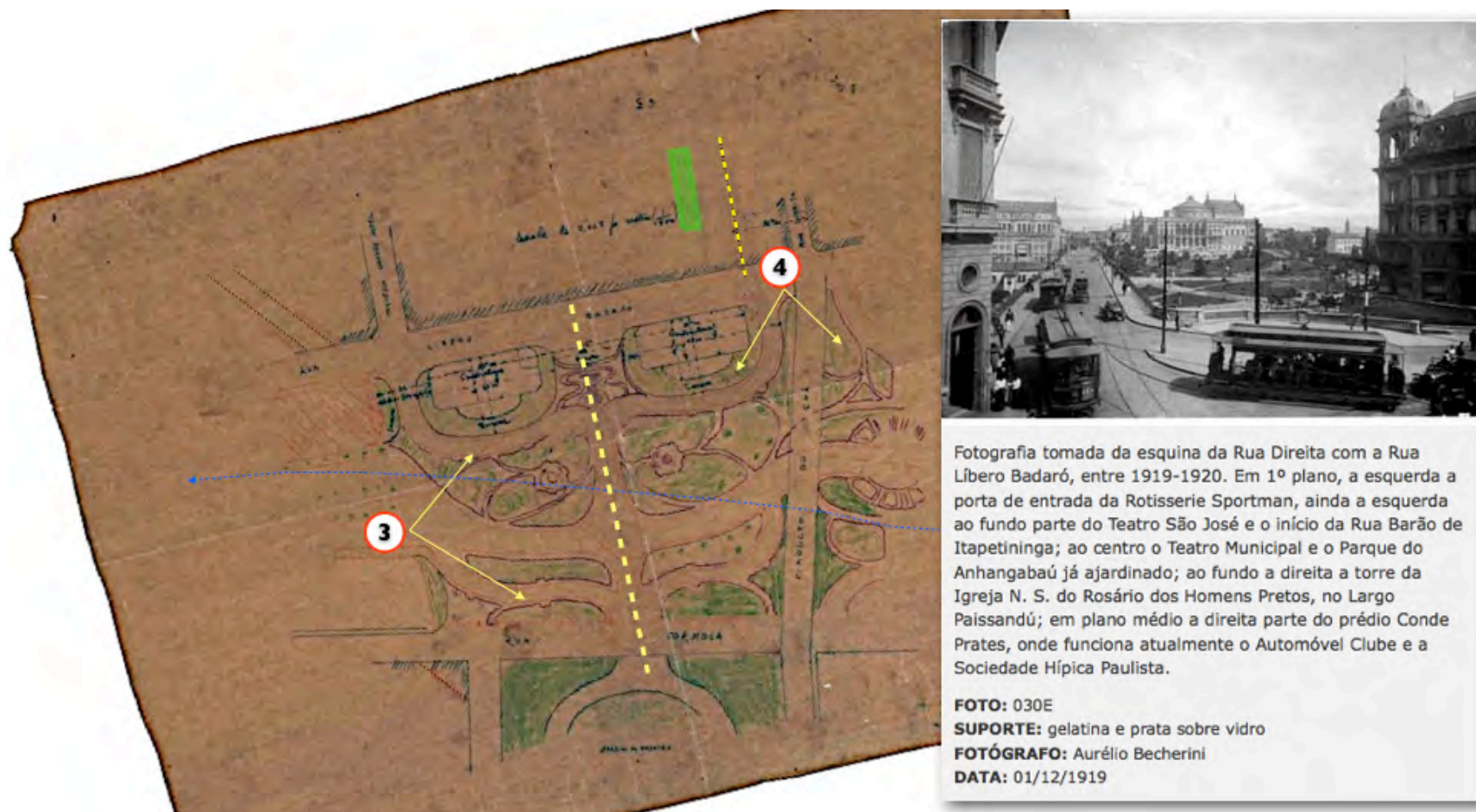


FIGURA 4.47 — Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e visual a partir do viaduto do Chá. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.

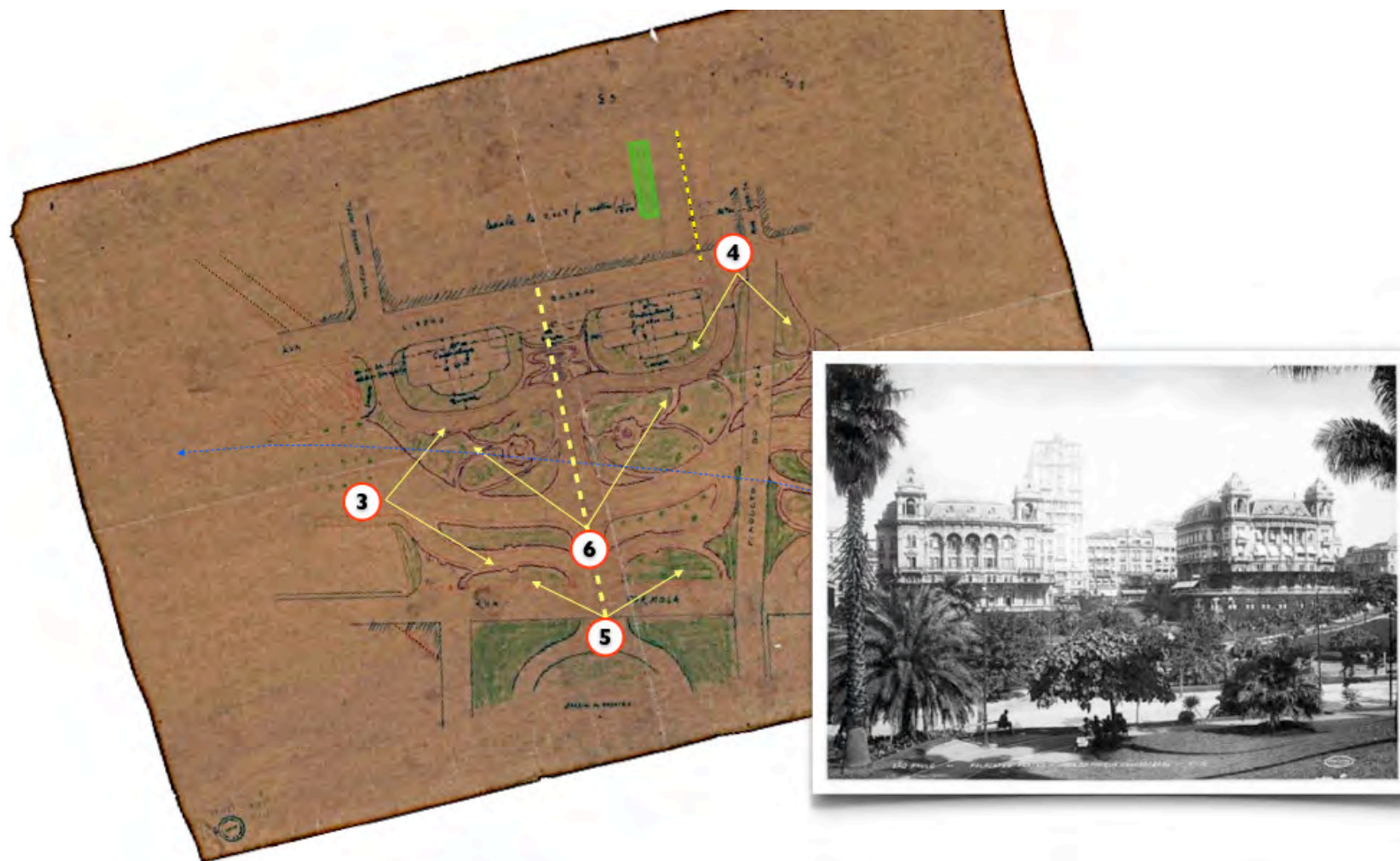


FIGURA 4.48— Segunda versão do projeto Bouvard. Anotações do arquiteto e vista dos palacetes Prates. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.

O desenho da FIGURA 4.49 é, simplesmente, uma cópia a tinta do anterior, certamente realizada no escritório de Samuel das Neves para ser utilizada como base para o preparo de um clichê para eventuais publicações.

Assim, é este desenho que consta do volume “Melhoramentos da Capital. 1911-1913”<sup>225</sup> e do “Almanaque Brasileiro Garnier” para 1914<sup>226</sup>. Dois detalhes devem ser observados:

1. Em que pese a precisão do desenho técnico, a péssima qualidade daquilo que é desenhado a mão, que compromete o entendimento da proposta.
2. Essa mesma qualidade técnica corrige as dimensões dos palacetes Prates. Disso resulta a possibilidade de rearranjo da praça Sto. Antônio, alinhando o palacete sul à face norte da rua da Quitanda. Esta solução amplia a praça de 36m para 54m de largura e contempla o lote do Conde Álvares Penteado com ampla frente para a nova praça.

Está assim resolvida a última questão relativa aos interesses dos grandes proprietários de imóveis no vale. Finalmente, o Conde de Prates abre mão da ideia de construir vários blocos ao longo de uma “Grande Avenida” no funco do vale e a transferência dos terrenos ao Estado, nas condições firmadas em 9 de março de 1911 é revertida. A cessão de terras do conde ao Estado será posteriormente efetivada, em novos termos, em 12 de dezembro de 1911:

O sr. secretario da Agricultura comunicou ao sr. prefeito municipal e ao sr. Samuel das Neves, encarregado da direcção das obras de melhoramentos da capital, que foi lavrada, na

Procuradoria Fiscal do Estado, a escritura pela qual o governo adquiriu do sr. Eduardo Prates, diversos predios e respectivos terrenos, todos destinados á execução daquella obra.<sup>227</sup>

A FIGURA 4.50 é a versão definitiva da proposta Bouvard, que foi detalhada e implantada, como atesta a fotografia de Aurélio Becherini de 1919<sup>228</sup>. Talvez o desenho tenha sido executado dentro da Diretoria de Obras Municipais, porque acompanha, como “Estampa 5”, o Relatório do Prefeito de 1911<sup>229</sup>, guardando alguma semelhança com outros desenhos que foram, certamente, produzidos naquela repartição.

O desenho da FIGURA 4.51, realizado por Jules Vacherot, auxiliar de Bouvard na administração do Sena e responsável pelo paisagismo da Exposição de 1900, não tem caráter executivo, incluindo alguns elementos como os jogos d’água com cascatas como recurso retórico. Faz parte de livro editado em 1925, no qual Vacherot afirma, no verso, que executou o desenho “sob ordens de M. Bouvard”<sup>230</sup>. Observar que estão omitidas as ligações curvas entre a avenida projetada e a rua Formosa (tracejado amarelo), substituídas por um par de vias retilíneas em continuação ao desenho do belvedere. Um recurso de composição dentro da lógica Beaux-Arts, como já se viu no Capítulo 1.

<sup>225</sup> *Melhoramentos da capital 1911-1913*, 191-

<sup>226</sup> João RIBEIRO, *Almanaque brasileiro garnier*

<sup>227</sup> , *O Estado de S. Paulo*, 12.dez.1911, NOTAS E INFORMAÇÕES

<sup>228</sup> Aurélio BECHERINI, *et al.*, *Aurélio Becherini*

<sup>229</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>230</sup> Jules VACHEROT, *Les Parcs et jardins du commencement du XXe siècle, école française (Barillet-Deschamps), par Jules Vacherot,...* [Texte imprimé], 1908 [s.p.]

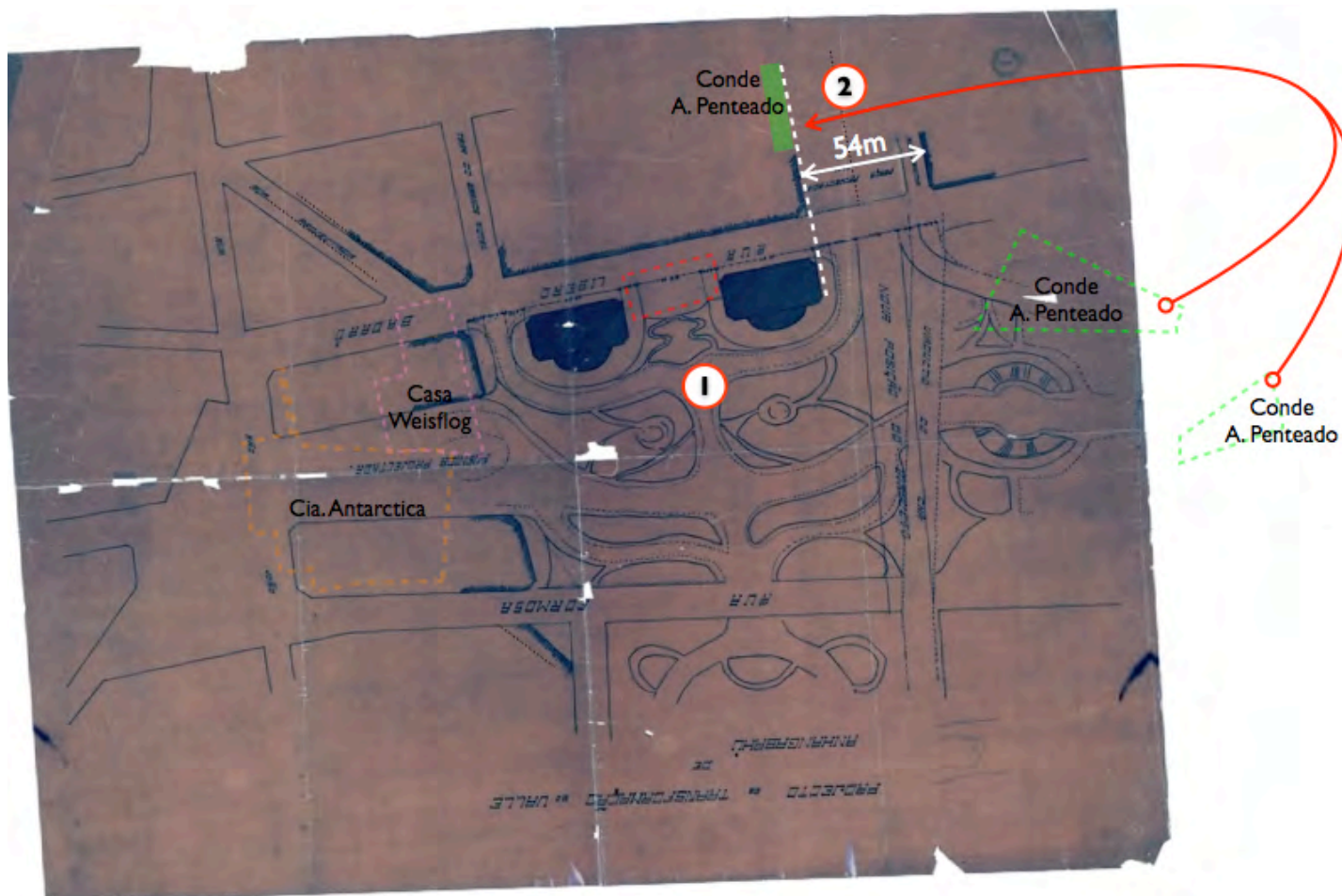


FIGURA 4.49— Cópia da segunda versão do projeto Bouvard. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.

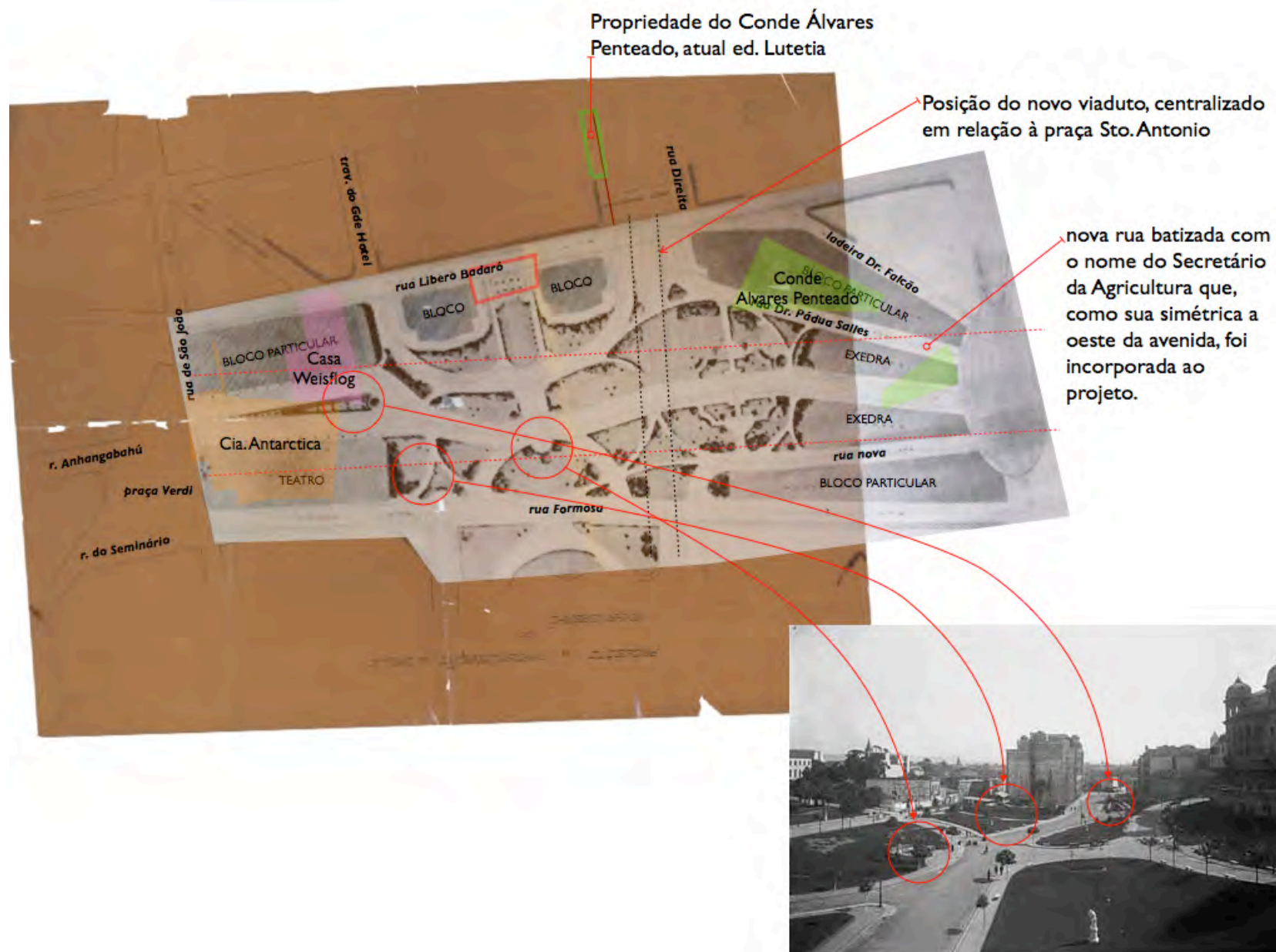


FIGURA 4.50 — Versão definitiva do Plano Bouvard e imagem do parque implantado. Acervo Biblioteca FAUUSP. Reprodução FAUUSP, 2011.

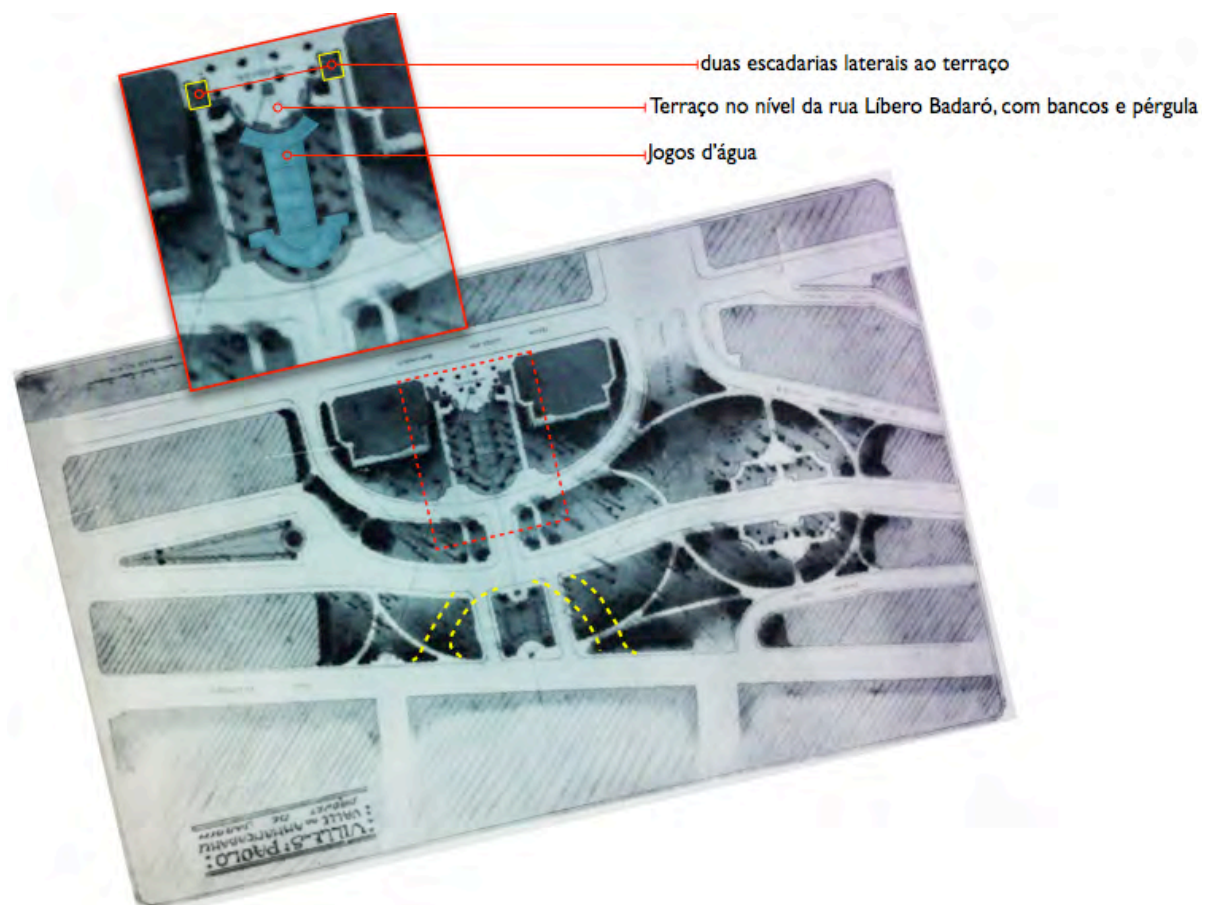


FIGURA 4.51 — Ville de S<sup>o</sup> Paolo: Valle do Anhancabahu: Projet de jardin. Desenho de Jules Vacherot, In: Les Parcs et jardins du commencement du XXe siècle Acervo Biblioteca FAUUSP. Foto da autora, 2011.

Como já afirmado, em virtude da escassez de informações, acredita-se que tenha ocorrido um equívoco, ou mal entendido, quanto à apreciação do plano de Neves. Toledo<sup>231</sup>, Simões Jr.<sup>232</sup>, Campos<sup>233</sup> e antes, Segawa<sup>234</sup>, referem-se ao caráter haussmanniano daquela proposição, emulador dos bulevares parisienses, a partir da apreciação da perspectiva publicada no Almanaque Garnier<sup>235</sup>, apresentada na FIGURA 3.90. Essa figura, reitera-se, encaixa-se nas ideias presentes nos estudos dos baixos do Viaduto do Chá [FIGURA 3.91], quando surge a proposta da abertura da avenida. Na verdade, a ideia da avenida, enquanto ampliação do sistema viário central, já existia desde a primeira proposição de Silva Telles<sup>236</sup>. O que vemos na referida planta é a mesma avenida ladeada por edifícios. Todos, evidentemente, de propriedade de Prates. Ela torna-se “haussmanniana” quando passa a ser ladeada pela massa edificada, de gabarito uniforme. Antes, porém, dentro do Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais, ela não se coadunaria no conceito de “avenida-parque”, como quiseram alguns autores, pois nada há de pitoresco em uma avenida de traçado retilíneo, mais alinhada à ideia das axialidades barrocas que guiavam o pensamento urbanístico francês da Terceira República.

No projeto publicado na edição de 23 de janeiro de 1911 do *Correio Paulistano*<sup>237</sup>, o que se vê como ilustração é a perspectiva mostrada na FIGURA 3.85. Como se percebe, está previsto um parque, flanqueado por edifícios, é certo, mas que procura seguir o espírito do desenho proposto pela

Diretoria de Obras Municipais anos antes. Isso é reforçado pela planta e também pela indicação presente na legenda. Não há, nesse desenho, a indicação da avenida ladeada de edifícios “haussmannianos”. Ao contrário, como já comentado, ele guarda correspondência com sua planta, apresentada na FIGURA 3.84. Descobriu-se, no acervo de projetos da Biblioteca da FAUUSP, uma outra perspectiva [FIGURA 4.52], dessa mesma área, na qual o parque é mais facilmente observado.

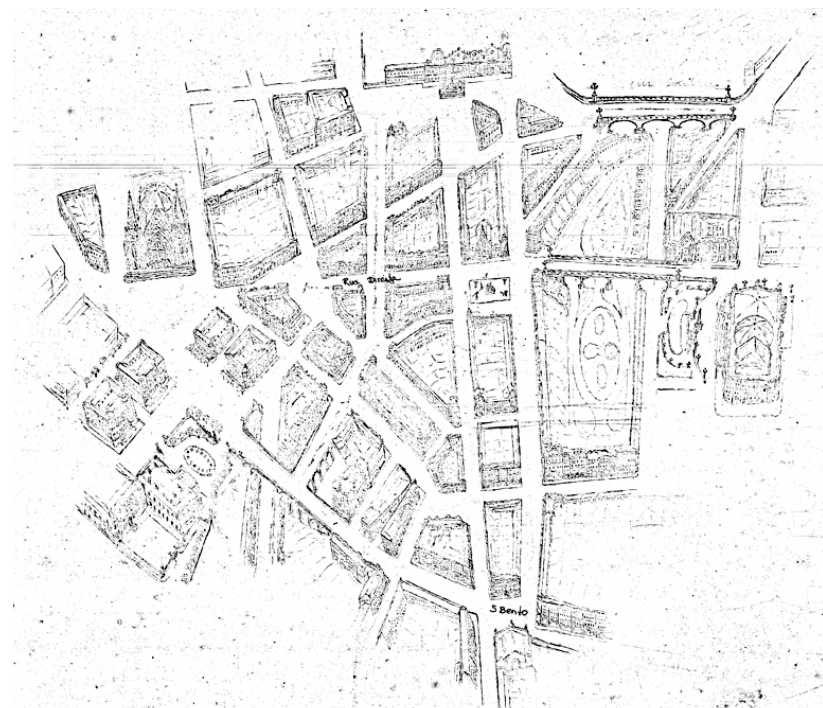


FIGURA 4.52 - Escritório Técnico Samuel das Neves. Melhoramentos da Capital. Prolongamento da avenida Brigadeiro Luis Antonio até o centro para a Prefeitura Municipal.

Apesar do discurso técnico de que se mune Victor da Silva Freire para defender suas ideias para o vale do Anhangabaú, e essa é sua arma, erudição técnica e teórica a respeito das questões urbanas que não encontra interlocutor à sua altura em São Paulo, o entrave localizava-se em outro

<sup>231</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *São Paulo: três cidades em um século*; \_\_\_\_\_, *Anhangabau*, 1989

<sup>232</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabau*

<sup>233</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

<sup>234</sup> Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*

<sup>235</sup> João RIBEIRO, *Almanaque brasileiro garnier*

<sup>236</sup> Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*, 1907

<sup>237</sup> *Correio Paulistano*, 23.jan.1911

âmbito, efetivando-se como uma questão de ordem política, que extrapola o âmbito municipal. E é por isso que Pádua Salles provavelmente intervém junto a Bouvard a favor de Prates e surgem duas versões conflitantes da proposta de Neves.

Igualmente, assim como existem duas versões para a avenida proposta por Neves, há duas versões apresentadas por Bouvard para o Vale do Anhangabaú e em ambos os casos são versões que não são apresentadas ao mesmo tempo, mas a partir das demandas de Prates, que não concorda com as proposições originais.

O Conde não queria, obviamente, abrir mão de suas propriedades sem contrapartida interessante para si. Portanto, supõe-se, pede a Neves que elabore estudos de viabilidade que contemplem duas possibilidades:

1. A partir da ideia de ser expropriado ao mínimo, isto é, apenas a faixa necessária à avenida no fundo do vale e, em virtude dessa situação, possa explorar o restante de sua propriedade, ao construir ao longo de toda a faixa de terrenos lindeiros à avenida criada, nos dois lados da mesma;
2. Ceder à ideia do parque, que todos queriam, mas mantendo-se presente: os blocos, ou palacetes Prates, sugeridos por Neves e incorporados por Bouvard à sua proposta.

De fato, a autoridade sobre a questão dos melhoramentos, do ponto de vista viário, é Victor Freire, mas apesar de advogar por um plano mais compreensivo, “de conjunto”<sup>238</sup>, que contenha “sentimento artístico”<sup>239</sup>, ele próprio e sua equipe não puderam lograr conceber um plano nesses termos.

Daí a contratação de Bouvard, segundo Simões Jr.<sup>240</sup>, embora esta pesquisa não concorde com o autor de que o pessoal da “repartição municipal estivesse mais autorizada a opinar sobre o assunto por ter estudado a questão com mais tempo e dedicação”, pois o necessário, nesse caso, era a prática projetual.

Essa é demonstrada plenamente na solução dada por Bouvard para a viabilização, em um único conjunto, da avenida “artisticamente traçada” ensejada anos antes por Telles e perseguida desde então por Freire; da canalização do ribeirão Anhangabaú, obra que será planejada e supervisionada por Neves, anos depois<sup>241</sup>; da construção, ainda que parcial, da avenida ladeada por edifícios de três ou quatro andares, como queria Prates; do parque, emoldurado de um lado, pelo Teatro Municipal e de outro — e finalmente, pelos blocos Prates, edifícios com localização privilegiada em relação a todo o conjunto, idealizados por Neves.

Assim, oferece-se outra interpretação para a questão dos Melhoramentos de São Paulo, primeiramente entendida como uma disputa acirrada entre dois grupos de profissionais ligados, por sua vez, à duas esferas distintas da administração pública. Propõe-se entender tal questão a partir de um embate entre dois modos de constituição do espaço urbano, que refletem, em última instância, a constituição do tecido sócio-político da Primeira República: o embate entre as esferas pública e privada.

O desenrolar dos acontecimentos e a repercussão do caso ilustra outra construção ideológica, ligada à primeira indicada acima e que visava, defende-se, desqualificar a contribuição de Samuel das Neves no processo.

<sup>240</sup> Ibid., p. 106.

<sup>241</sup> Maria Ruth Amaral de SAMPAIO, Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo

<sup>238</sup> Usamos a expressão de José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 109-110.

<sup>239</sup> Ibid., p. 105-107.



No discurso do nascente Urbanismo, enquanto disciplina autônoma que se organizava, não era possível — ao menos para Victor da Silva Freire — esperar contribuições qualitativas de profissionais que não se ocupassem do estudo das novas teorias, como foi o caso de Samuel das Neves. Por alguma razão — egos feridos? — sua contribuição foi eclipsada, em favor da consolidação do campo teórico e do protagonismo de Victor da Silva Freire. Nesse sentido, houve outra disputa, de dois modos de compreensão da cidade, sem que os protagonistas envolvidos se dessem conta: Victor Freire, defendendo a cidade teórica, ideal, e Neves fazendo a cidade real.

Sem a contribuição de Samuel das Neves, no entanto, não se chegaria a solução viável, pois era ele que detinha o conhecimento da cidade real, ao proceder, por solicitação da Secretaria da Agricultura, ao cadastro imobiliário do centro, já visando as operações de desapropriação necessárias para a implantação dos melhoramentos, qualquer que fosse o projeto eleito.

Como Lemos<sup>242</sup> assinalou, todos se valeram das ideias de Neves e, como se demonstrou, particularmente e em um plano mais pragmático, todos se valeram também das matrizes produzidas pelo Escritório Técnico Samuel das Neves. São levantamentos topográficos e cadastrais que vão ser utilizados por Bouvard e também por Victor Freire. De fato, é a partir da proposta dos blocos Prates, elaborada por Neves, que Bouvard chegará ao desenho final para o vale. Mas Neves, como Freire, não tem o “sentimento artístico” aliado à qualificação técnica: é por isso que Bouvard logra estabelecer um desenho que comporte as demandas dos vários atores envolvidos.

Pelo exposto acima, chega-se a algumas conclusões. A primeira delas é a que posição conciliatória assumida por Bouvard se dá por encontrar-se dividido entre os interesses da administração municipal, representada pela Diretoria de Obras e personificada em Victor da Silva Freire e os interesses, não da Secretaria de Agricultura, mas do Conde de Prates, que dispensa representantes, influenciando diretamente na questão.

Se Victor Freire vai ao Rio de Janeiro à sua procura e o acompanha constantemente em São Paulo, o Conde de Prates não deixa por menos e o leva a passar um dia em sua Fazenda Santa Gertrudes, uma das mais rentáveis produtoras de café naqueles tempos, em evidente demonstração de poder. Prates o leva em seu carro próprio, um vagão ferroviário de luxo que mantinha à sua disposição, em virtude de seus deslocamentos constantes ao interior. Foram ambos à Santa Gertrudes, conversar sobre os interesses do maior proprietário de terras na área do Anhangabaú. A crônica da época tudo registrou:

Compreende este último a criação de um parque misto, seguindo dois sistemas; o primeiramente adotado pelo eminente arquiteto – salvo uma feliz modificação lembrada pelo sr vice-prefeito e **uma variante desenhada posteriormente afim de aceder aos desejos do sr dr. Secretário da agricultura.**

Qualquer dos dois planos foi considerado belíssimo e compatível com os recursos do momento. Implicando, porém, ambos eles na modificação dos acordos feitos pelo governo, e **não desejando este adotar qualquer solução sem ouvir os proprietários interessados, resolveu-se ouvir o Conde de Prates.** Sabedor do fato, este titular convidou o Sr Bouvard a ir visitar a fazenda de Santa Gertrudes.

Parte para ali esta manhã o nosso hóspede, em companhia dos srs drs Ramos de Azevedo e Sampaio Vidal<sup>243</sup>

<sup>242</sup> Carlos Augusto Cerqueira LEMOS, *Alvenaria burguesa*, p. 165..

<sup>243</sup> Notícias, *O Estado de São Paulo*, 16.mai.1911, p. 4. — grifo nosso.

Não se pense, entretanto, que Samuel das Neves simplesmente estava fazendo o que Prates desejava. Evidentemente que, sendo Prates seu cliente, Neves estaria interessado em responder às suas demandas. Mas o outro cliente de Neves era a própria Secretaria da Agricultura, dirigida por Pádua Salles, que por sua vez, gozava da amizade de Prates, como já se viu, pois é o Secretário da Agricultura que pede a variante do projeto a Bouvard.

As relações pessoais e profissionais eram todas imbricadas e havia que ser habilidoso para lidar com isso. Bouvard, ao que tudo indica, sendo trazido à discussão pelas mãos de Freire, não iria, certamente, questionar e criticar suas ideias para São Paulo, mas endossá-las na medida do possível. No entanto, há que se matizar assertivas pretéritas, que o colocam como alguém cujas intervenções estavam decididas a priori, a favor do projeto da Diretoria de Obras Municipais.

O que se observa, de fato, é que Bouvard procura contemplar todos os interesses envolvidos. A ideia de que “a visita do arquiteto francês seria uma resposta à estratégia do fato consumado adotada pelos partidários do projeto de Samuel das Neves”<sup>244</sup> deve ser considerada com cuidado. Freire, ao chamá-lo a participar e, certamente, arbitrar o debate estabelecido desde 1910, esperava que Bouvard representasse suas posições<sup>245</sup>. Mas, como se viu, não foi exatamente o que aconteceu. Os fatos mostram que, de fato, Bouvard ao adotar a solução formulada pelo engenheiro baiano, também estava contemplando os interesses do Conde de Prates.

<sup>244</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, p. 144.

<sup>245</sup> Esse é o entendimento de Campos: “Escolhido por Freire, Bouvard representava posições assumidas pelo Diretor de Obras.” In: *ibid.* e antes, por Segawa: “Talvez a contribuição maior de Bouvard tenha se constituído em reafirmar uma série de princípios e conceitos então vigentes no planejamento urbano europeu, endossando o conjunto de medidas propostas por Victor da Silva Freire na Diretoria de Obras Municipais.” In: Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, p. 95..

#### 4.4.3.5. OUTRAS CONCILIAÇÕES

Um último comentário a respeito da implantação dos palacetes diz respeito à acomodação que foi realizada na propriedade do estabelecimento Weiszflog Irmãos. Como se viu, a reconstrução do imóvel estava envolvida nas discussões sobre o alargamento da rua Líbero Badaró. A partir da observação de registros fotográficos de diferentes datas, é possível deduzir que o imóvel foi sofrendo alterações paralelamente às obras de construção dos palacetes Prates e de implantação do parque Anhangabaú.

A primeira alteração é a substituição do antigo prédio da rua Líbero Badaró [B nas FIGURAS 4.53 por edifício mais alto [B nas FIGURAS 4.54 à 4.56].



FIGURA 4.53 - Fundos da R. Líbero Badaró. Observar o imóvel pertencente aos Irmãos Weiszflog, edifício de 3 andares, com torreão de seção quadrada equipado com dois relógios em suas faces principais (A); e à sua direita, o edifício que seria demolido para reconstrução de nova sede (B). Essa reconstrução era objeto de pedidos de alinhamento por parte dos empresários e debates na Câmara Municipal. Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916. Fotografia P&B, 1909. Acervo BMA



FIGURA 4.54 - Palácio da Prefeitura e parque do Anhangabá em construção. Detalhe em que se vê o edifício dos Irmãos Weiszflog reformado para atender às disposições surgidas com o projeto para as áreas do Anhangabá (A) e o novo edifício-sede da empresa em (B). Observar que o terreno do edifício A é encoberto pelo aterro geral da área, devido à implantação do parque. Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916. Fotografia P&B, 1916. Acervo BMA

Em seguida, o edifício de fundos [A na FIGURA 4.53], que passa a estar de frente para o novo parque [A na FIGURA 4.54], será adaptado para conformar-se às novas disposições surgidas devido à aprovação do Plano Bouvard. O edifício tem que ser recuado, obedecendo ao novo alinhamento. Nessa operação, passa a ficar alinhado à fachada do prédio “C” e em decorrência do corte, as fachadas frontal ao parque e lateral são acomodadas através de um chanfro, que suprime o torreão de seção quadrada [A, FIGURAS 4.54 a 4.56]. Pela permanência do edifício e de sua adaptação também é possível observar o quanto o fundo do vale foi aterrado para acomodar a nova galeria e declividades demandadas para a conexão com a rua de São João, que teve seu perfil alteado para receber os bondes elétricos. Na acomodação lateral, entre o novo palacete norte e o edifício Weiszflog, foi instalada escadaria, franqueando acesso entre o vale e a rua Líbero Badaró [FIGURA 4.56].

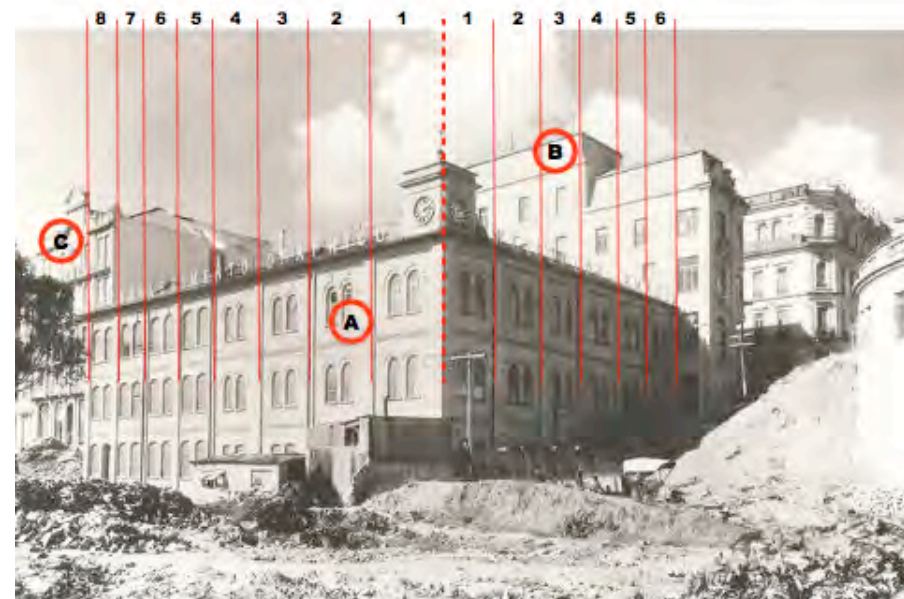


FIGURA 4.55 - Estabelecimento Gráfico Weiszflog Irmãos durante as obras de construção dos palacetes Prates. O edifício da rua Líbero Badaró (B) já está construído. O edifício das oficinas (A) ainda é o antigo, com o torreão munido de relógios. Apresenta 8 módulos na fachada para o Anhangabá e 6 módulos na fachada lateral. As fachadas de (A) e © não estão alinhadas.

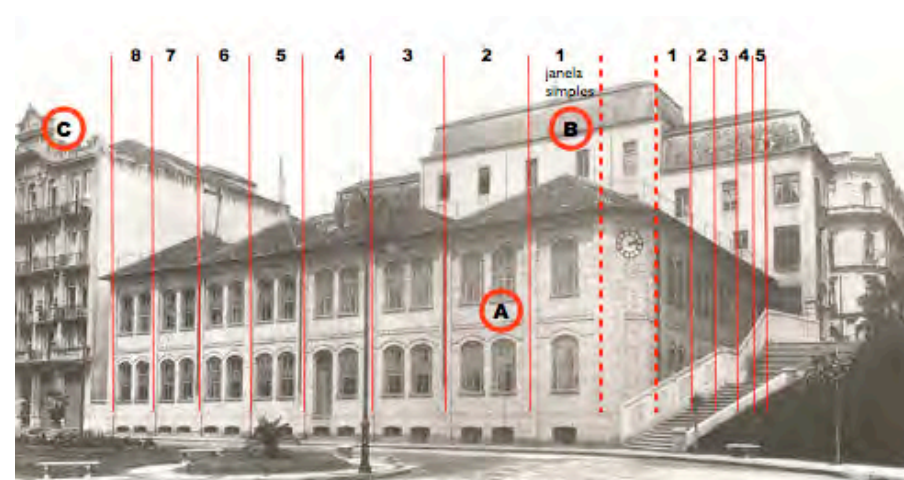


FIGURA 4.56 - Estabelecimento Gráfico Weiszflog Irmãos após as obras de implantação do parque do Anhangabá, c. 1918. (B) é o edifício da rua Líbero Badaró. O edifício das oficinas (A) foi reformado, perdendo o torreão. Sua fachada é recuada de modo que está alinhada, agora, com o edifício © e apresenta 5 módulos na fachada lateral. Em razão da proximidade do talude, do palacete Prates mais ao norte, e da presença da escadaria que dá acesso à rua Líbero Badaró, criou-se um chanfro para acomodar ambas as fachadas e nele se instalou um relógio, provavelmente remanescente do torreão. Pode-se notar o terreno quase totalmente escondido.

Ao contrário do que indica a FIGURA 4.42, que mostra a execução de aterro na faixa de ampliação da rua Líbero Badaró, aparentemente, no caso Weiszflog, foi realizado o recuo, mas foi preservada a área do pavimento inferior, de modo que o prédio ficou dotado de uma espécie de porão sob a rua Líbero Badaró, conforme se observa nas FIGURAS 4.57 e 4.58.

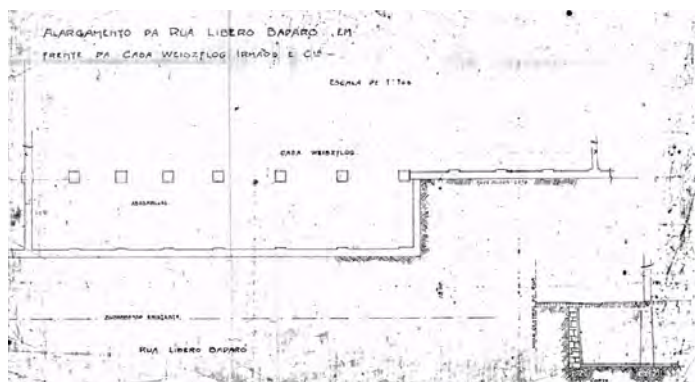


FIGURA 4.57 - Alargamento da rua Líbero Badaró em frente da casa Weiszflog Irmãos e Cia. Escala 1:100. Planta. Escritório Técnico Samuel das Neves. Acervo Biblioteca FAUUSP

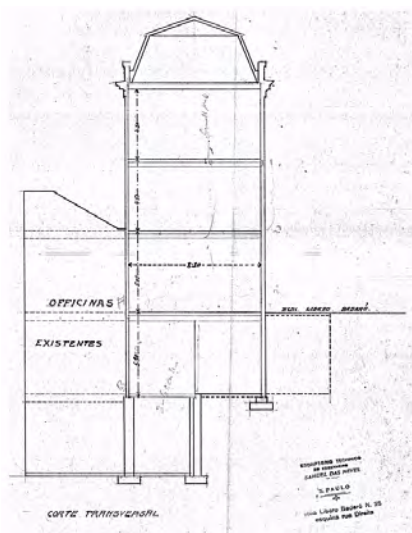


FIGURA 4.58 - Sem título. Corte transversal. Escritório Técnico Samuel das Neves. Acervo Biblioteca FAUUSP

#### 4.4.4. O SEGUNDO GRANDE PARQUE: A VÁRZEA DO CARMO

O segundo parque proposto por Bouvard foi o da várzea do Carmo, atual Parque D. Pedro II. Muito já se falou e muito há por falar a respeito dessa área da cidade. Sem dúvida, a várzea é portadora de rica história e contribuições para a sua consolidação ainda estão por ser feitas. Por uma opção metodológica, entretanto, preferiu-se abordar seu caso de maneira diferente de como foi abordado, até agora, o caso do vale do Anhangabaú. Visando reforçar a hipótese defendida nesta pesquisa, sobre os confrontos de interesses presentes no debate acerca da destinação do vale, o caso da várzea do Carmo será apresentado como um contraponto ao que se observa no Anhangabaú.

Já se mencionou, no Capítulo 3, uma série de medidas e intervenções na várzea tentando saneá-la e fazê-la mais aprazível, assim como ampliar as possibilidades de uso dos vastos terrenos ali disponíveis que, não fossem as cheias do Tamanduateí, decerto já estariam, na entrada do século XX, plenamente ocupadas, dada a sua proximidade com o Triângulo.

A várzea era uma espécie de “banco de terras”, posto que assim que se chegasse a uma solução para as cheias, obviamente seria ocupada. Tanto é que proprietários de grandes glebas como Victor Nothmann e Martinho Burchard, entre outros, também possuíam terras na várzea do Carmo<sup>246</sup> e, igualmente, no Ipiranga, como se viu nas FIGURAS 3.30, 3.32 e 3.33.

<sup>246</sup> Planta de uma secção da várzea do Carmo, 1898

Enquanto isso, a várzea ia sendo apropriada para a realização de tarefas mais cotidianas, como lavagem de roupas e carroças, como mostraram as FIGURAS 3.12 e 3.13.

Isso não significa, no entanto, que a área estivesse abandonada. Desde a pioneira intervenção do governo João Teodoro, com a implantação da Ilha dos Amores [FIGURAS 3.25 e 3.26], nos idos da década de 1870, sempre houve preocupação quanto à dotar a área de melhorias, quer do ponto de vista de infraestruturas, sua drenagem ou a transposição do rio, por exemplo, quanto também, ao embelezamento urbano.

Dentre as várias ações, uma se destaca por relacionar-se diretamente ao plano Bouvard. Trata-se do “entubamento” do rio Tamanduateí, já comentado no capítulo anterior, iniciado por volta do ano de 1905 e que terminaria, segundo Bernardini<sup>247</sup>, por volta de 1914, quando as obras alcançaram o Tietê e incluíram a substituição do revestimento de pedra por concreto armado<sup>248</sup>. Como já dito, nesse momento houve a implantação das avenidas laterais de 18,5 metros de largura, que foram consideradas por Bouvard, nas duas versões propostas para o parque e entregues à Prefeitura em 1911 [FIGURAS 4.23 e 4.24].

Merece atenção esse pormenor porque interfere consideravelmente no desenho do parque. Bouvard, sendo discípulo de Alphand, o criador dos grandes parques parisienses implantados ou reformados sob a administração do barão Haussmann, naturalmente faz uso das mesmas premissas e instrumentos para a concepção de seus parques. Assim, pode-se cotejar o

anteprojeto do parque proposto na várzea do Carmo com o parque de Buttes-Chaumont, o grande exemplo da capacidade criativa de Alphand [FIGURA 4.59].

<sup>247</sup> Sidney Piochi BERNARDINI, *Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*.

<sup>248</sup> Eugenio EGAS, *Galeria dos Presidentes de São Paulo. Período republicano 1889-1920, 1927*



Parque Buttes-Chaumont, Paris, Grands Travaux d'Haussmann, 1867



Várzea do Carmo, Plano Bouvard, 1911

Legenda:

★ Serviços      ■ ■ ■ Ferrovias

FIGURA 4.59 - Parque Buttes Chaumont (topo) e projeto para a várzea do Carmo (embaixo).. Bases: Geoffrey JELICOE, 2000<sup>249</sup> e Relatório do Prefeito sr. Raymundo Duprat, 1911<sup>250</sup>.

A primeira coisa a se notar é a semelhança formal, das plantas um tanto curvas. Esse aspecto, entretanto, é o mais superficial. O que é

importante observar é o escopo de elementos projetuais comum a ambos: a presença de um corpo hídrico, a presença de ramal ferroviário, serviços à população, uso de caminhamentos sinuosos hierarquizados intercalados a amplas áreas gramadas, sua relação com o sistema viário adjacente e, finalmente, sua proximidade com bairros populares.

Contudo, as semelhanças param por aí, pois algumas grandes diferenças emergem. No parque Buttes-Chaumont, a ferrovia está “dentro do desenho” mas segregada. No Carmo, ocorre o contrário, a ferrovia está segregada do desenho geral do parque, mas encontra-se “dentro do parque”, no mesmo nível do pedestre, interferindo no acesso e uso do parque. O que significa isso? Que enquanto em Paris a experiência é visual — estando no parque, aprecia-se o trem, como artefato símbolo da modernidade, em São Paulo a experiência é “tátil” — ou funcional. O trem está presente não para ser visto mas para ser utilizado como meio de acesso de mercadorias e pessoas ao mercado, à região central e ao próprio parque.

A segunda diferença, mais importante, diz respeito às avenidas laterais. Ao que parece, Bouvard, tendo que lidar com as disputas do Anhangabaú e dispondo de pouco tempo, pode ter optado por preservar as recém instaladas avenidas para não criar um novo ponto de discórdia. Assim, propôs um parque dividido longitudinalmente por uma grande faixa central composta pelo leito do rio e as duas avenidas. Tal divisão é enfatizada pelo tratamento simétrico imposto ao desenho. Embora seja lido como um conjunto, há, na verdade, somente dois pontos de ligação entre as duas bandas, as tradicionais pontes dos aterrados do Gasômetro e do Brás.

Essa solução, reitera-se, não decorria de uma limitação do projetista, já que Bouvard conhecia muito bem a solução dada para o mesmo tipo de problema no parque Buttes-Chaumont, quanto à segregação da ferrovia. Bouvard também seguramente conhecia a solução criada por Frederck Law

<sup>249</sup> Geoffrey JELICOE e Susan JELICOE, *El paisaje del hombre*, 2000

<sup>250</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

Olmsted para o Central Park de Nova York, que introduziu as vias segregadas destinadas à travessia de veículos pelo parque.



FIGURA 4.60 - S. Paulo, Brazil. Aerofoto da década de 1920, de autoria desconhecida, mostrando o Parque D. Pedro II, com o projeto de Cochet implantado. Coleção Martin Jayo.

Em decorrência da preservação das avenidas existentes, uma terceira diferença emerge. Foi descartado o aproveitamento, em termos paisagísticos e, porque não, funcionais, do potencial que o rio Tamandateí oferecia. Chega a soar ingênuo a inserção dos pequenos braços d'água no desenho de Bouvard. Quem compreendeu isso foi Francisque Cochet<sup>251</sup>, que alterou significativamente o projeto original de Bouvard, ampliando a calha do rio na altura média do parque e deslocando o trânsito de veículos para a sua periferia [FIGURAS 3.42 e 3.43]. Isso imprimiu maior qualidade

<sup>251</sup> Francisque Cochet, "Architecto de Parques e Jardins", francês radicado no Rio de Janeiro, trabalhou com Archimedes Memória. Para um aprofundamento sobre o projeto do Parque D. Pedro II, ver Rosa Grena KLIASS, *Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade* e também Eliane GUARALDO, *Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930*, 2002

paisagística e, ainda que se preservassem as mesmas pontes do Gasômetro e do Brás, conferiu unidade ao parque [FIGURA 4.60].

O momento da visita de Bouvard a São Paulo coincidiu com a decisão pela adoção de sistema mais rápido e efetivo do que o tradicional uso de carroças para o aterramento da várzea do Carmo: o uso de jatos d'água para o desmonte do morro do Vergueiro e o direcionamento da lama resultante para a várzea.

O jornal *O Estado de S. Paulo* ofereceu aos seus leitores duas fotos do sistema em funcionamento, na edição do dia 29 de abril de 1911<sup>252</sup>, mesmo data em que Bouvard retornava a São Paulo desde Curitiba. Infelizmente, a qualidade da imagem deixa a desejar [FIGURA 3.56]. Esse sistema foi depois, e a partir da experiência paulistana, empregado no Rio de Janeiro para o desmonte do Morro do Castelo<sup>253</sup>.

Retornando à esfera política, e retomando-se o que foi colocado no Capítulo 3, a respeito das relações entre os poderes públicos Municipal e Estadual, era de se esperar que também nessa área surgissem disputas de poder e jurisdição. No entanto, o que se observa, à parte eventuais e rápidas discussões, é que para a área da várzea do Carmo sempre houve decisões consensuais, no que concernia aos projetos e ações a adotar. Diferentemente do que ocorria no Anhangabaú, as tensões eram muito menores.

<sup>252</sup> O aterramento da Varzea do Carmo, *O Estado de S. Paulo*, 29.abr.1911, p. 3.

<sup>253</sup> "O ritmo em que passaram a se desenvolver as obras [do arrasamento do morro do Castelo] ainda parecia muito lento para Carlos Sampaio, que havia visitado São Paulo em março e observado o sistema de mangueiras hidráulicas usado no aterro da várzea do Carmo. A adaptação desse sistema às obras do Castelo traria como vantagens maior rapidez e a diminuição dos custos de transporte de terra, que deixaria de ser carregada em vagonetes para ser lançada, transformada em lama pela força dos jatos d'água, no litoral fronteiro à rua Santa Luzia." In: Carlos KESSEL, *A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*, 2001, p. 59.



FIGURA 4.61 - Um trecho da Varzea do Carmo atravessada pelos tubos que conduzem terra do morro do Vergueiro para o aterramento daquelle local. 1911. No destaque, em vermelho, a tubulação. Acervo O Estado de S. Paulo

A título de exemplo, tome-se notícia veiculada em fevereiro de 1911, somente alguns dias depois de Victor da Silva Freire ter proferido sua famosa palestra no Grêmio da Escola Politécnica:

O conde Alvares Penteado protestou em juízo contra a avaliação de um terreno que possui na várzea da Mooca, o qual é necessário às obras de canalização do rio Tamanduatehy. O dr. Luiz Arthur Varella, procurador fiscal do Estado, depositou, à vista disso, a quantia em que foi arbitrado esse imóvel, nos cofres do Thezouro, providenciando no sentido de ser o mesmo incorporado aos próprios do governo, visto ter sido desapropriado como sendo de utilidade pública.<sup>254</sup>

Depreende-se da notícia que não houve acordo e o conde Penteado perdeu sua propriedade na região. Tome-se agora outra notícia, veiculada no dia seguinte à publicação do Plano do Governo para os Melhoramentos de São Paulo, conhecido como Plano Samuel das Neves:

O dr. Padua Salles, secretario da Agricultura; barão Raymundo Duprat, prefeito; dr. Victor Freire, director das Obras Municipaes, e dr. Ramos de Azevedo, lente da Escola

Polytechnica, foram hontem, às 3 horas da tarde, examinar os terrenos da Várzea do Carmo, onde deve ser construido o pavilhão da exposição industrial permanente do Estado de S. Paulo.

A visita foi rapida, ficando, mais ou menos, escolhido o local. Essa escolha, porém, só será definitiva depois que os engenheiros derem o seu laudo a respeito.<sup>255</sup>

Os representantes das esferas municipal e estadual foram, juntos, à várzea do Carmo deliberar sobre a área a ser escolhida para a implantação do Palácio das Indústrias no dia seguinte à divulgação do plano historicamente tomado como uma afronta ao poder municipal. Não é mera coincidência essa ocorrência. De fato, apurou-se no decorrer da pesquisa, que o número de ações que objetivavam a implementação de melhoramentos na várzea aumentou no período 1910-1911, significando que se desejava a melhoria da cidade como um todo e que, como preconizara o vereador Silva Telles, havia que se olhar também para os bairros populosos do lado Leste.

Note-se ainda que a decisão sobre a escolha do local de implantação do “pavilhão da exposição permanente” ficou a cargo de um corpo técnico, provavelmente uma comissão de engenheiros municipais e estaduais.

Tudo ocorreu de maneira cordial. Em abril de 1911, a Câmara Municipal oficializou a cessão de 52.000 m<sup>2</sup> de terreno ao governo Estadual:

A Camara resolve ceder ao Governo do Estado a area de terreno situada entre o lado este do aterrado do Gazometro, parte da rua Santa Rosa, fundos da primeira casa da mesma rua e margem direita do canal do Tamanduateí para o fim de aí ser construído o Palácio das Indústrias e ajardinada a area restante dos terrenos cedidos.<sup>256</sup>

<sup>254</sup> *Correio Paulistano*, 22.fev.1911, p. 1.

<sup>255</sup> *Correio Paulistano*, São Paulo, 24.jan.1911. Notas, p. 1

<sup>256</sup> SÃO PAULO - MUNICÍPIO, *Resolução n.11*, [s.d.], 1911



Mas porque não havia disputas entre as esferas administrativas na área semelhantemente ao que ocorria no Anhangabaú? O que poderia explicar esse fato?

Diferentemente da área de várzea, ou melhor, da área inundável da várzea do Tamanduateí, que era propriedade pública, o vale do Anhangabaú era dividido entre uma grande propriedade privada e outras tantas de menor área. Portanto, os interesses eram outros e se polarizavam não entre as esferas estadual e municipal, mas entre as esferas pública e privada. E, para agravar o quadro, o maior proprietário era o Conde de Prates, que obviamente esperava por um desfecho favorável para si, como já se comentou no capítulo anterior. O contraste entre os trâmites das duas áreas fortalece, portanto a hipótese acima.

#### **4.4.5. O TERCEIRO GRANDE PARQUE: CHÁCARA DA FLORESTA**

Conforme o que se viu no exame do Relatório Bouvard, o arquiteto francês indicou a necessidade de que se provesse a cidade, naquele momento e visando provê-la de áreas verdes condizentes com seu crescimento num futuro próximo, de três parques (*trois grands parcs*). Dois deles foram melhor apreciados e estudos para ambos fazem parte do conjunto de desenhos preparados na ocasião e detalhados posteriormente. O primeiro, era aquele a ser instalado no vale do ribeirão Anhangabaú e, não custa reiterar, a principal razão da contratação de Bouvard. O segundo, a ser implantado na várzea do Carmo, área que, como se viu no Capítulo 3, vinha sendo considerada desde finais do século XIX para a implantação de melhorias, em vista de duas prioridades: o saneamento da várzea e a ordenação de sua ocupação e as comemorações do centenário da Independência do Brasil.

E quanto ao terceiro parque? Onde se instalaria? Alguns autores consideraram que fosse o atual Parque Siqueira Campos, antigo parque Trianon. Outros apontaram para o atual Parque Buenos Aires, e outros ainda, para a antiga Chácara Floresta, à beira do rio Tietê. Nunca houve consenso e, ao que parece, a definição de tal objeto não seria importante diante do conjunto de ações incluídas no plano. Não é esse o entendimento da presente pesquisa. A definição do terceiro parque importa porque sua localização oferece dimensão mais exata da compreensão de Bouvard sobre São Paulo. Assim, buscou-se resgatar as informações que pudessem esclarecer a que área Bouvard se referia quando aconselhou esse terceiro parque. Ainda que inicialmente tudo indicasse ser a praça Buenos Aires, constatou-se, ao final, que Bouvard se referia à área da Chácara Floresta, já utilizada, àquela altura, como ponto de recreio dos paulistanos.

Boa parte da dúvida quanto à área onde deveria ser implantado o terceiro parque parece ser causada pela proximidade em que se oficializaram a criação da praça Buenos Aires e do parque Trianon. Quanto à este último, ainda persiste uma confusão com o belvedere do Trianon, também chamado somente de Trianon. São coisas distintas, embora estejam implantados na mesma altura da avenida Paulista. O belvedere, criado do lado par da avenida, a partir de indicação do vereador Silva Telles, como já se viu no capítulo 2, e o próprio parque, localizado do lado ímpar, cujo primeiro projeto é de autoria de Paul Villon<sup>257</sup> e que seria objeto de um projeto visando remodelá-lo, anos mais tarde, de autoria de Barry Parker<sup>258</sup>. A compra da área a ser ajardinada deu-se em 10 de julho de 1911, oficializada pela Lei 1432<sup>259</sup>. Foi noticiada por *O Estado de S. Paulo*, em sua edição de 16 de julho:

A prefeitura municipal adquiriu hontem ao sr. Francisco Matarazzo, pela importância de 350:000\$000 de réis, o "Parque Paulista", na avenida Paulista, [e] ao sr. Manuel Borges de Figueiredo, por 76:000\$000 de réis<sup>260</sup> um grande terreno, situado em frente ao alludido Parque. Conforme ha tempos noticiamos, o ultimo terreno é destinado á construcção de um "belvedere"<sup>261</sup>.

<sup>257</sup> Em São Paulo, alguns foram contratados pela iniciativa privada, como Paul Villon, discípulo e sucessor de Glaziou, que, apesar de ter seus encargos concentrados em sua maioria no Rio de Janeiro, foi convidado para a formulação de um projeto de um parque no então nascente bairro de Cerqueira César, colaborando para a valorização das terras da região da Av. Paulista. Cf. Eliane GUARALDO, *Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930*

<sup>258</sup> Cf. Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, 1998 *ibid.*

<sup>259</sup> Lei 1432: Approva o accordo celebrado pela Prefeitura com o proprietario das quadras de terreno situadas entre a avenida Paulista, a rua Peixoto Gomide, a alameda Jahú e a alameda Casa Branca.

<sup>260</sup> Equivalentes, respectivamente, à R\$xxxx,00 e R\$xxx,00, em valores atuais.

<sup>261</sup> *O Estado de S. Paulo*, 15.abr.1911.

Supõe-se que as tratativas já estavam em curso pois, como se disse, Silva Telles havia encaminhado Indicação à Câmara Municipal em 1907, propondo que fossem “declarados de utilidade pública, para a respectiva desapropriação”, alguns terrenos nas partes altas da cidade. Um deles, localizado “na avenida Paulista, em frente ao antigo Parque Paulista, para ahi estabelecer um terraço que domine a cidade”<sup>262</sup>.

Quanto ao parque Trianon, a autoria de Villon refere-se ao que tanto a Indicação de Silva Telles quanto o artigo de jornal chamam de “Parque Paulista” — também conhecido como “parque Villon” —, área pertencente a Francisco Matarazzo, que provavelmente contratou o paisagista francês, radicado no Rio de Janeiro, que iniciara sua carreira brasileira trabalhando na equipe de Glaziou, conforme informa Dourado:

Não se sabe em que condições e ano Villon se mudou definitivamente para o Brasil. No entanto, parece que seus primeiros encargos no país foram no Rio de Janeiro, sob a direção de Glaziou. Ele integrou a equipe do paisagista bretão que implantou o Campo de Santana e o parque da Quinta da Boa Vista. À maneira de Glaziou, Villon foi progressivamente ampliando seu raio de ação além da capital imperial, conquistando encargos em São Paulo e Belo Horizonte. A etapa central de seu trabalho decolou a partir da implementação do Parque Villon (posteriormente rebatizado de parque da Avenida e hoje Tenente Siqueira Campos). Aberto em 1892 junto à recém-inaugurada Avenida Paulista, o parque articulava-se a um dos primeiros *boulevards* realizados em São Paulo, fruto da iniciativa imobiliária de Joaquim Eugênio de Lima, José Borges de Figueiredo e José Augusto Garcia para

<sup>262</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Indicação nº134, de 1907, Propõe que sejam declarados de utilidade pública, para a respectiva desapropriação, os seguintes terrenos: [...] Na avenida Paulista, em frente ao antigo Parque Paulista, para ahi estabelecer um terraço que domine a cidade*, p. 71

constituir uma nova região elegante para se viver, longe do centro histórico da cidade<sup>263</sup>.



FIGURA 4.62 - São Paulo (Brasil) - Avenida Paulista. A avenida paulista na altura do belvedere (esquerda) e do parque (direita). Cartão-postal colorizado, anunciado no e-bay. Acesso em 13.out.2014.

O parque, originalmente privado, passou à propriedade pública ao mesmo tempo em que se adquiria o terreno para o belvedere<sup>264</sup>, entre maio e julho de 1911. Provavelmente consultado a respeito, Bouvard deu anuência à ideia, mas não a incorporou explicitamente a seu Relatório. Somente em

1912 houve a formalização da autorização para a construção do belvedere, através da Lei n. 1571 de 30 de julho de 1912<sup>265</sup>.

Desse modo, a criação do belvedere da avenida Paulista e do futuro Parque Trianon [FIGURA 4.62] têm trajetória independente em relação ao Plano Bouvard<sup>266</sup>. Descarta-se, portanto, a possibilidade de o Trianon ser o terceiro parque idealizado por Bouvard. Não se pode deixar de assinalar, entretanto, que o principal responsável pela sua implantação foi o vereador Silva Telles.

Quanto à praça Buenos Aires, a pesquisa de Maria Cecília Naclerio Homem foi uma das primeiras a atribuir a autoria daquele espaço a Bouvard. Segundo a autora,

No loteamento não constava local específico para igreja nem estava prevista a Praça Buenos Aires. Esta só seria realizada muito depois, de 1913 a 1916, por iniciativa da Prefeitura Municipal. [...]

A Avenida Higienópolis finalizava com um belvedere que Burchard denominou Terraço Germaine, de onde se avistavam os bairros de Perdizes, Freguesia do Ó, Santana e a Serra da Cantareira, e, muito próximos, uma série de morros que se recostavam uns sobre os outros. Estava prevista também a Praça de Santa Lúcia, na antiga Encruzilhada do Pacaembú, a qual, no entanto, não foi executada.

As ruas do bairro só foram oficializadas a partir de 1912 [quando a Prefeitura] desapropriou terrenos na rua Rio de Janeiro, necessários à conservação da vista sobre o Vale do Pacaembu [...].

Nesse mesmo ano, comprou terrenos da herdeira de Martinho Burchard, Germaine Lucie Burchard, para construir uma área ajardinada, entre as ruas Piauí, Alagoas, Bahia e Avenida Angélica [antiga Avenida Itatiaia], com o nome de Praça Higienópolis. Somente a 18 de setembro de 1913 é que recebeu

<sup>263</sup> Guilherme Mazza DOURADO, *Belle époque dos jardins: da França ao Brasil do século XIX e início do XX*, 2009

<sup>264</sup> A aquisição do terreno para o belvedere foi aprovada em maio de 1911 e a compra do Parque Paulista autorizada em 10 de julho do mesmo ano. Ver, respectivamente, SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1419, de 10 de maio de 1911, Approva os accordos celebrados pelo Prefeito com o proprietario dos predios 2, 4, 6 e 8 da rua do Gazomentro e com o de um terreno à avenida Paulista*; SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1432, de 10 de julho de 1911, Approva o accordo celebrado pela Prefeitura com o proprietario das quadras de terreno situadas entre a avenida Paulista, a rua Peixoto Gomide, a alameda Jahú e a alameda Casa Branca*.

<sup>265</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1571, de 30 de julho de 1912, Autoriza o Prefeito a mandar construir um terraço e obras complementares na explanada da Avenida Paulista*

<sup>266</sup> Para mais informações sobre o parque Trianon, ver Rosa Grená KLIASS, *Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade* e Eliane GUARALDO, *Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930*

a denominação atual de Praça Buenos Aires. **Esta praça foi feita segundo projeto do arquiteto paisagista francês Bouvard**, que foi convidado para projetar os jardins do Vale do Anhangabaú e do Parque Dom Pedro II, na mesma época.

[...]

A praça Buenos Aires era toda cercada e foi inaugurada em 1916<sup>267</sup>.

De fato, foi o Ato n. 583, de 20 de maio de 1913, que instituiu “a denominação de ‘Praça Hygienopolis’ à quadra ajardinada da avenida Angelica”<sup>268</sup>. A mudança de nome deu-se para comemorar a visita de delegação argentina por São Paulo. Somente em outubro o *Correio Paulistano* noticiava que o nome seria trocado para “Buenos Ayres”. A demora pode ser atribuída à viagem de Raymundo Duprat a Buenos Aires, que na ocasião informou os portenhos de tal Ato.

Na municipalidade [de Buenos Aires] foi lido um ofício do sr. barão de Duprat, prefeito de S. Paulo<sup>269</sup>, em que comunica que a praça Hygienopolis passou a se chamar Buenos Aires, em comemoração da visita dos intendentés argentinos<sup>270</sup>.

Ao se examinar os mapas da cidade de São Paulo produzidos naquele período, observa-se que até 1913 nada consta que indique a presença de área pública no quarteirão indicado pela Lei n. 1626, de 1912. Em agosto de 1913, as obras de implantação da praça foram citadas em debate na Câmara Municipal, na ocasião em que entrou em pauta a retomada do nome

“Hygienopolis” para a então avenida Martinho Prado Junior. O vereador José Oswald propôs que a praça passasse a ter o nome do filho de dona Veridiana: “Será melhor dar o nome de Martinho Prado Junior à praça Hygienopolis, **que está em construção**”<sup>271</sup>.

No ano seguinte, em 1914, a praça Buenos Aires finalmente passa a constar da “Planta Geral da cidade de São Paulo”<sup>272</sup>, assinalada dentro da modalidade “Parques e Jardins”, conforme a legenda da carta. Consta, ainda, a mesma tipologia em outra modalidade, “Parques e Jardins projectados”. Portanto, é de se supor que nesse ano a praça já estivesse implantada. [FIGURA 4.63].



FIGURA 4.63 - Mapas da cidade de São Paulo em 1905 e 1914. Esquerda: Planta geral da cidade de São Paulo: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa. [1913]. Nesta planta não há indicação relativa à praça Buenos Aires. Impressão colorida sobre papel. Escala: 1: 20.000. Acervo MPUSP. Coleção João Baptista de Campos Aguirra Direita: Planta geral da cidade de São Paulo: Com indicações diversas. 1914. Impressão colorida sobre papel. Escala: 1: 20.000 Acervo BMA. Foto da autora, 2011. No destaque, a indicação da praça Buenos Aires.

A confirmação é dada pela informação constante no volume intitulado *Melhoramentos da capital 1911-1913*<sup>273</sup> [FIGURA 4.64], editado provavelmente ao final de 1913, quando do encerramento do mandato do

<sup>267</sup> Maria Cecília Naclerio HOMEM, *O bairro de Higienópolis*, p. 59-78 — grifo nosso. A desapropriação foi oficializada pela Lei n.º 1626, de 1912. Cf. SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1626, de 29 de novembro de 1912, Autoriza o Prefeito a adquirir a área de terreno entre a avenida Angelica, ruas Piauí, Alagôas e Bahia, para se construir uma praça.*

<sup>268</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Acto N.º 583, de 20 de maio de 1913, Dá a denominação de "Praça Hygienopolis" à quadra ajardinada da avenida Angelica*

<sup>269</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1743, de 18 de setembro de 1913, Denomina Praça Buenos Aires a praça Hygienopolis e dá nome a diversas ruas novas.*

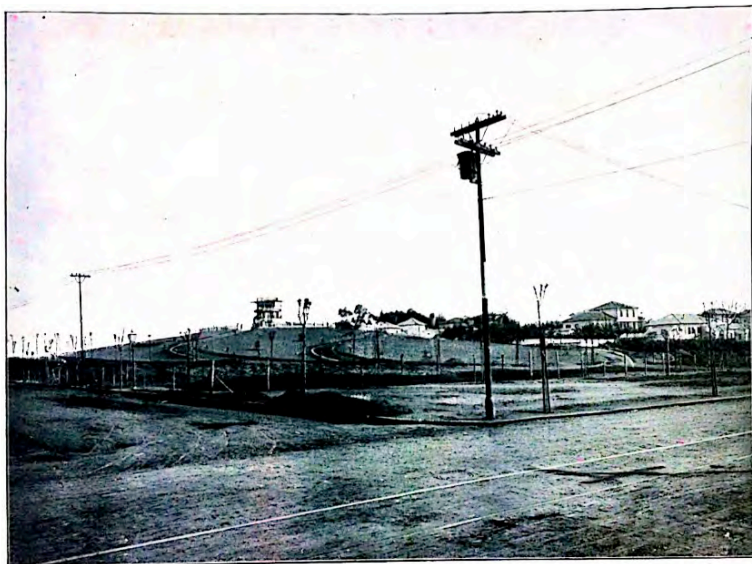
<sup>270</sup> A praça Buenos Aires em S. Paulo, *Correio Paulistano*, 5.out.1913, Exterior - Argentina, p. 6..

<sup>271</sup> 29ª sessão ordinária em 16 de agosto, *Correio Paulistano*, 17.ago.1913, p. 7. — grifo nosso..

<sup>272</sup> Planta Geral da cidade de São Paulo com indicações diversas. Organizada pela Comissão Geographica e Geologica” [Engeº João Pedro Cardoso, 1:20.000, 1914

<sup>273</sup> *Melhoramentos da capital 1911-1913*,

prefeito Raymundo Duprat. A respeito da praça Buenos Aires, consta que a execução dos trabalhos de ajardinamento deveriam ser concluídos no início de 1914<sup>274</sup>.



Praça Buenos Aires, vista tirada durante a construção

FIGURA 4.64- Praça Buenos Aires, vista tirada durante a construção. A foto foi tirada desde a esquina da avenida Angélica (D) com rua Alagoas (E). No fundo, ao alto, o coreto. Fonte: Melhoramentos da Capital. Foto da autora, 2013.

Joseph Bouvard esteve no Brasil durante alguns meses de 1911. Ele teria deixado um projeto para a praça? Parece pouco provável, pois não o fez para a área mais central da cidade e que gerara tanta discussão, o vale do Anhangabaú. Nem mesmo para a várzea do Carmo, detalhada posteriormente por Francisque Cochet. Teria deixado, então, ao invés de projeto, apenas diretrizes para a implantação de uma área verde no coração do aristocrático bairro de Higienópolis? Acredita-se que nem uma coisa nem outra ocorreram.

Como já se viu, do exame do material produzido durante a sua estadia na capital paulista, não constam indicações detalhadas nesse sentido. E há claras evidências de que esse último parque a criar não seria a praça em Higienópolis.

Em primeiro lugar, o fato de que não há menção, em nenhum momento em que se discute na Câmara Municipal a implantação da praça, do nome de Bouvard. Ele era uma referência importante demais para deixar de ser citado. Em segundo lugar, suas dimensões, bem menores do que os dois primeiros parques. E quanto à isso, o texto de Bouvard é claro: ele cita “três grandes parques”<sup>275</sup>. A terceira evidência, que corrobora a segunda e já citada por Guaraldo<sup>276</sup>, é o depoimento de Eduardo Etzel, a respeito do trabalho de seu pai e seu irmão, respectivamente Antonio e Arthur Etzel, que se sucederam como responsáveis pela administração dos parques e jardins da Prefeitura de São Paulo desde 1900 até 1959<sup>277</sup>:

Na época do prefeito Antonio Prado (1899-1910) a predominância da cultura europeia era absoluta. [...] A nosso ver, os amplos jardins de Paris e Londres foram as fontes de inspiração dos nossos, o que está mais de acordo com a cultura dos intelectuais da época, todos apaixonados pela velha Europa. [...]

Neste século XX fez-se o São Paulo como ele é hoje, assim, meu pai Antonio e meu irmão Arthur foram os executores de tudo que hoje se vê em matéria do verde da cidade.

Nestes 60 anos de administração consecutiva dos jardins da cidade cabe considerar as origens das áreas verdes no sentido de quem as promoveu, de quem as idealizou e de quem as fez. É o caso do papel do arquiteto que planeja, do engenheiro que administra e do empreiteiro que executa com seus operários a obra.

<sup>275</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*

<sup>276</sup> Eliane GUARALDO, *Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930*

<sup>277</sup> Cf. Eduardo ETZEL, O verde na cidade de São Paulo, *Revista do Arquivo Municipal* 45, n. 195, 1982 e Vladimir BARTALINI, A municipalização do verde público na cidade de São Paulo

<sup>274</sup> Ibid.

No nosso caso, os prefeitos de São Paulo com sua visão moderna promoveram o embelezamento da cidade com alguns grandes jardins de áreas recentemente urbanizadas. Os arquitetos desses jardins foram vários: para o vale do Anhangabaú e Várzea do Carmo (Parque D. Pedro II) Bouvard e Cochet e para o parque da av. Paulista o inglês Parker. **Mas nas demais áreas verdes de praças e pequenos jardins os Etzel arcaram com a obra desde a planta até o jardim acabado**<sup>278</sup>.

A assertiva de Etzel está em conformidade com o texto de 1913:

Assim, adquiridos os terrenos, [a Prefeitura] encarregou o administrador dos jardins, sr. Antonio Htzel [sic], **de levantar a planta do jardim da nova praça e autorizou o sr. Htzel [sic] a executar o seu plano, que é bastante interessante e original.**<sup>279</sup>

Em seguida, o texto passa a descrever o projeto de Etzel, em execução, e percebe-se que pouca coisa se alterou nesses 100 anos de existência da praça.

Finalmente, a última evidência, que reforça os argumentos expostos acima e concomitantemente esclarece que o objeto da indicação do Relatório preparado por Joseph Bouvard é a área da Chácara Floresta, confirmando a assertiva de Bartalini<sup>280</sup>, é a citação de Bouvard no *Relatório do Prefeito para os anos de 1912 e 1913*, publicado no início de 1914. O tópico “Melhoramentos Municipaes”, enuncia as três obras discutidas aqui:

No triênio que hoje finda, ficou assentada a execução das seguintes obras:

[...]

Construção de um belvedere na Avenida Paulista;

[...]

Formação de **um parque** na Ponte Grande;

[...]

Formação de uma praça entre a avenida Angelica, ruas Piauhy, Alagoas e Bahia;<sup>281</sup>

No tópico seguinte, o Prefeito refere-se exclusivamente às operações imobiliárias necessárias para a formação do “Parque da Ponte Grande”:

**A idéia de um grande parque, na Ponte Grande, nasceu do projecto do ex-vereador dr. Armando Prado**, convertido na lei n. 1.468, de 11 de dezembro de 1911<sup>282</sup>, autorizando a Prefeitura a comprar uma área de terreno que a prestasse à instalação do necessario a exercicios sportivos, para educação physica da mocidade, com uma secção de natação, composta de um grande lago.

Nestas condições, o terreno que a Prefeitura julgou apropriado foi o dos srs. Dr. Alberto de Menezes Borba e Frederico Vergueiro Steidel, junto ao rio Tietê, na Ponte Grande, conhecido por “Chacara da Floresta”, com a área de ..... [sic], conforme planta levantada pela Directoria de Obras e Viação.

Realizada a compra, pela quantia de 350:000\$000, por escriptura publica de 18 de junho de 1912, que foi approvada pela lei n. 1507, de 21 de março de 1912<sup>283</sup>, e tendo ficado assentada a formação desse parque, ultimamente, autorizado pela lei n. 1681, de 16 de abril de 1913<sup>284</sup>, adquiri judicialmente, do coronel José Joaquim de Freitas, pela quantia de 249:613\$775, que foi pago em titulos, o terreno de sua propriedade, junto à Chacara da Floresta, com frente para a rua Itaporanga, com a área de 15.600ms.2,90 [sic, talvez 15602,90 m<sup>2</sup>], conforme a planta levantada pela Directoria de Obras e Viação.

Segundo o projecto da Prefeitura, será occupada pelo Parque toda a área limitada pelo rio Tietê, pela avenida Tiradentes, até a praça Roberto Penteado, e pelos terrenos da Companhia

<sup>281</sup> Relatório do Prefeito de S. Paulo, de 1912 e 1913, *Correio Paulistano*, 15.jan.1914, p. 4. — grifo nosso.

<sup>282</sup> Verificou-se que houve erro de impressão. A lei que trata da matéria é outra: SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1486, de 1 de dezembro de 1911, Auctoriza o Prefeito a adquirir uma área de terreno necessaria para exercicios sportivos.*

<sup>283</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1507, de 21 de março de 1912, Auctoriza o Prefeito a adquirir a chacara denominada "Floresta"*

<sup>284</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1681, de 16 de abril de 1913, Declara de utilidade publica diversos predios para alargamento em parte da avenida Tiradentes e para a formação do Parque da Floresta*

<sup>278</sup> Eduardo ETZEL, O verde na cidade de São Paulo, p. 60. — grifo nosso.

<sup>279</sup> *Melhoramentos da capital 1911-1913*, — grifo nosso.

<sup>280</sup> Vladimir BARTALINI, A municipalização do verde público na cidade de São Paulo

Urbana Predial, que dão frente para essa praça e que confinam com terrenos foreiros do patrimonio municipal.

Esses terrenos são também precisos para a factura do parque, e dahi a necessidade que tive de rescindir os contractos de aforamento do dominio util das partes que estavam aforadas a Mirtil Deutsch, Fernando Dreyfus e dr. Antonio Pereira de Queiroz e Francisco A. Pedroso e Filho.

Por escriptura publica de 13 de abril de 1913, voltou ao dominio pleno da Municipalidade a área de 42.272ms<sup>2</sup>, mais ou menos, que estava aforada a Mirtil Deutsch, Fernando Dreyfus e dr. Antonio Pereira de Queiroz, com todas as benfeitorias nella existentes, mediante indemnização de 407:270\$000, que foi paga em letras da Camara da emissão autorizada pela lei n. 1646, de 1913<sup>285</sup>; e por escriptura de 27 de novembro de 1913, também voltou ao dominio pleno da Municipalidade o terreno aforado a Francisco A. Pedroso e Filho, medindo uma área de 5.800ms.<sup>2</sup> e todas as bemfeitorias, mediante indemnização de 203:000\$000, que foi paga em letras da Camara de 100\$00 cada uma, ao par, juros de 7% annuaes.

Restam, portanto, 10849 metros quadrados, que estão aforados a Guilherme Frizzo, Luiz Sigolo e à Light and Power, e dos quaes a Municipalidade terá de consolidar os dominios directo e util.

Nos fundos da Chacara da Floresta há também terrenos municipaes devolutos, que serão occupados pelo parque.

Até o presente, para a formação do parque, já se gastaram 1.636:653\$775 com a compra de terreno e indemnização das bemfeitorias existentes nos da Municipalidade, que estavam aforados (inclusive o que está occupado com as dependencias da limpeza publica, cujo preço já foi computado no da encampação).

Apesar de ser um melhoramento esse de não pequena monta, para os cofres do Municipio, a administração não hesitou em inicial-o, fazendo essas aquisições de terrenos, **convencida com está de que é preciso dotar S. Paulo de reservatorios de ar, principalmente numa zona como essa, entre os bairros do Bom Retiro e da Luz, de grande agglomeração de habitantes, de accordo com o projecto Bouvard.**

Além desses, há mais dois terrenos que são precisos para o parque, o do dr. Silvio Penteadado e o que está occupado pela

Repartição de Aguas e Exgottos, este pertencente ao Municipio<sup>286</sup>.

É possível que Armando Prado tenha sugerido a Bouvard a criação desse terceiro parque pois, novamente, apurou-se que havia tratativas nesse sentido desde pelo menos 1904. Nesse ano, a Lei n. 729, de 15 de abril, “autoriza a construção de um caes outros melhoramentos necessários na margem do rio Tiete, entre a Ponte Grande e a Floresta”<sup>287</sup>. Dois meses depois, em junho, a Lei n. 746 “Declara de utilidade publica o terreno compreendido entre a avenida Tiradentes, ruas Porto Seguro e Itaporanga e o rio Tiete”<sup>288</sup> [FIGURA 4.65] Tal desapropriação se dava em virtude de o terreno ser “necessário à construção de um caes e praça anexa, autorizada pela Lei 729, de 15 de abril de 1904”<sup>289</sup>.

Em 1906, a Lei 904, de 23 de maio, “Autoriza o prefeito a mandar executar os serviços de construção de um caes e outros melhoramentos à margem do rio tieté”, entre “a Ponte Grande e a Floresta”<sup>290</sup>. Depois dessa data, escasseiam consideravelmente as menções à área. Provavelmente, o processo, dependendo de operações de desapropriação e de rescisão de aforamento, foi preterido por ações que se resolviam mais rapidamente dentro da máquina administrativa municipal. A visita de uma autoridade em

<sup>286</sup> *Correio Paulistano*, 15.jan.1914, p. 5. — grifo nosso. O Relatório foi publicado na íntegra, ocupando quatro páginas do jornal e marca o final da administração de Raymundo Duprat.

<sup>287</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei N°729 de 15 de abril de 1904, Auctoriza a construcção de um caes na margem do rio Tieté, entre a Ponte Grande e a Floresta*

<sup>288</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei N°746 de 1 de junho de 1904, Declara de utilidade publica o terreno comprehendido entre a avenida Tiradentes, ruas Porto Seguro e Itaporanga e o rio Tieté*

<sup>289</sup> *Ibid.*

<sup>290</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei N°904 de 23 de maio de 1906, Auctoriza o Prefeito a mandar executar os serviços de construcção de um caes e outros melhoramentos à margem do rio Tiété*

remodelação urbana como Bouvard parece ter sido uma boa oportunidade para a retomada do projeto.

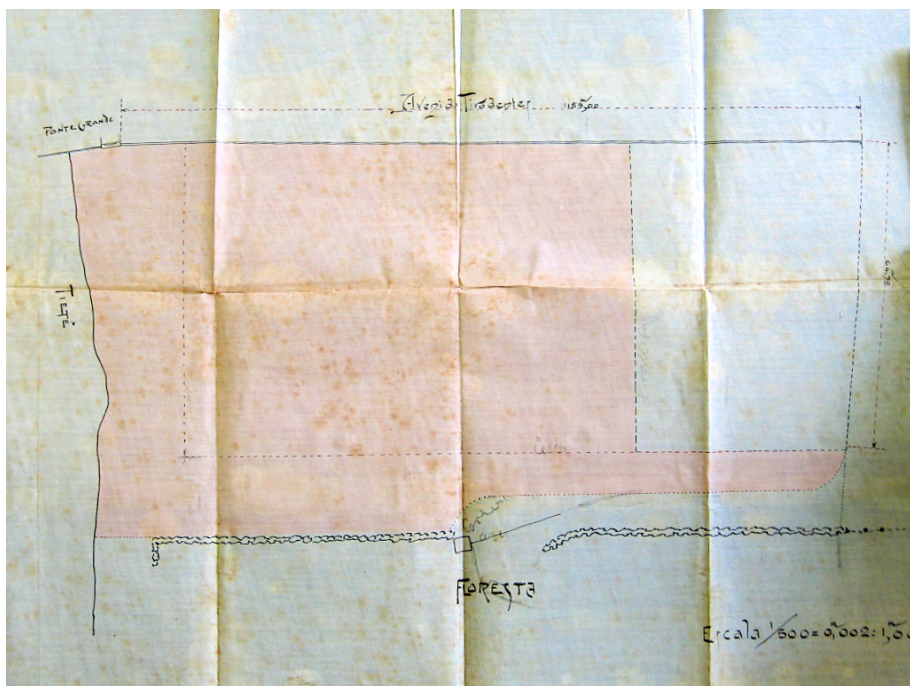


FIGURA 4.65 - Demarcação do terreno a desapropriar segundo a Lei n. 746, de 1904. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Curioso é que desde 1903 já funcionava, na área conhecida como Chácara da Floresta, um clube de regatas [FIGURAS 4.66 e 4.67]:

Club de Regatas São Paulo - Fundou-se este clube, em 1903, para se promover o desenvolvimento dos exercícios do remo, natação e outros esportes. A sua sede fica na Chácara Floresta, na Ponte Grande, distante 15 minutos, em bonde elétrico, do centro da cidade. O clube conta cerca de 600 sócios, os quais pagam a mensalidade de 5\$000 e a jóia de 20\$000, no ato da admissão. São admitidas pessoas de qualquer nacionalidade, contanto que moralizadas e maiores de 18 anos.

O clube, conhecido por Palmeira Football, composto de 20 membros todos sócios do Club de Regatas, é uma dependência deste. A seção esportiva é gerada pelos srs. Augusto Brante de

Carvalho, Edgar A. de Campos, Alvaro S. dos Santos e pelo diretor esportivo sr. Urbano de Moraes. É presidente honorário do clube o sr. Alberto de Menezes Borba. A diretoria do Club de Regatas São Paulo é composta dos srs. Alberto de Menezes Borba, presidente; dr. Raphael Ribeiro dos Santos, diretor secretário; Alvaro de Carvalho, tesoureiro; e Salvador Pastor, diretor esportivo<sup>291</sup>.

Album: Postais da Cidade de São Paulo (1900-1940)  
 Título da foto: Nr. 14. S. Paulo. Rio Tietê, Clubs de Regatas.  
 Autoria:  
 Local: São Paulo - SP  
 Data:  
 Conteúdo: rio Tietê; barcos a remo; edificações  
 Dimensão: 8,5 X 14cm  
 Descritores: rio Tietê; clube de regatas; edificação; barco a remo



FIGURA 4.66 - N.14. S. Paulo. Rio Tietê, Club de Regatas. Guilherme Gaensly [atribuída], s.d. Album postais da Cidade de São Paulo (1900-1940). Acervo BMA.

Entende-se que a ideia que norteava a criação do parque nesse local era expandir as atividades esportivas ali desenvolvidas à um maior número de habitantes, ao torná-la área de uso público. No entanto, o que se viu, é que apesar do montante expressivo de recursos municipais empregados na área, ela continuou a ser de uso privado tornando-se, anos mais tarde, o Clube de Regatas Tietê. Recentemente esse clube encerrou suas atividades e agora a municipalidade estuda implantar ali — finalmente — um parque público.

291 Reginald LLOYD, et al., *Impressões do Brazil no século vinte*, 1913



Quanto à praça Buenos Aires, a partir do exame da documentação relativa à implementação do arruamento do Pacaembú, pode-se presumir que talvez Bouvard tenha apenas deixado uma diretriz para a sua implantação. Isso será abordado adiante, no Capítulo 5.

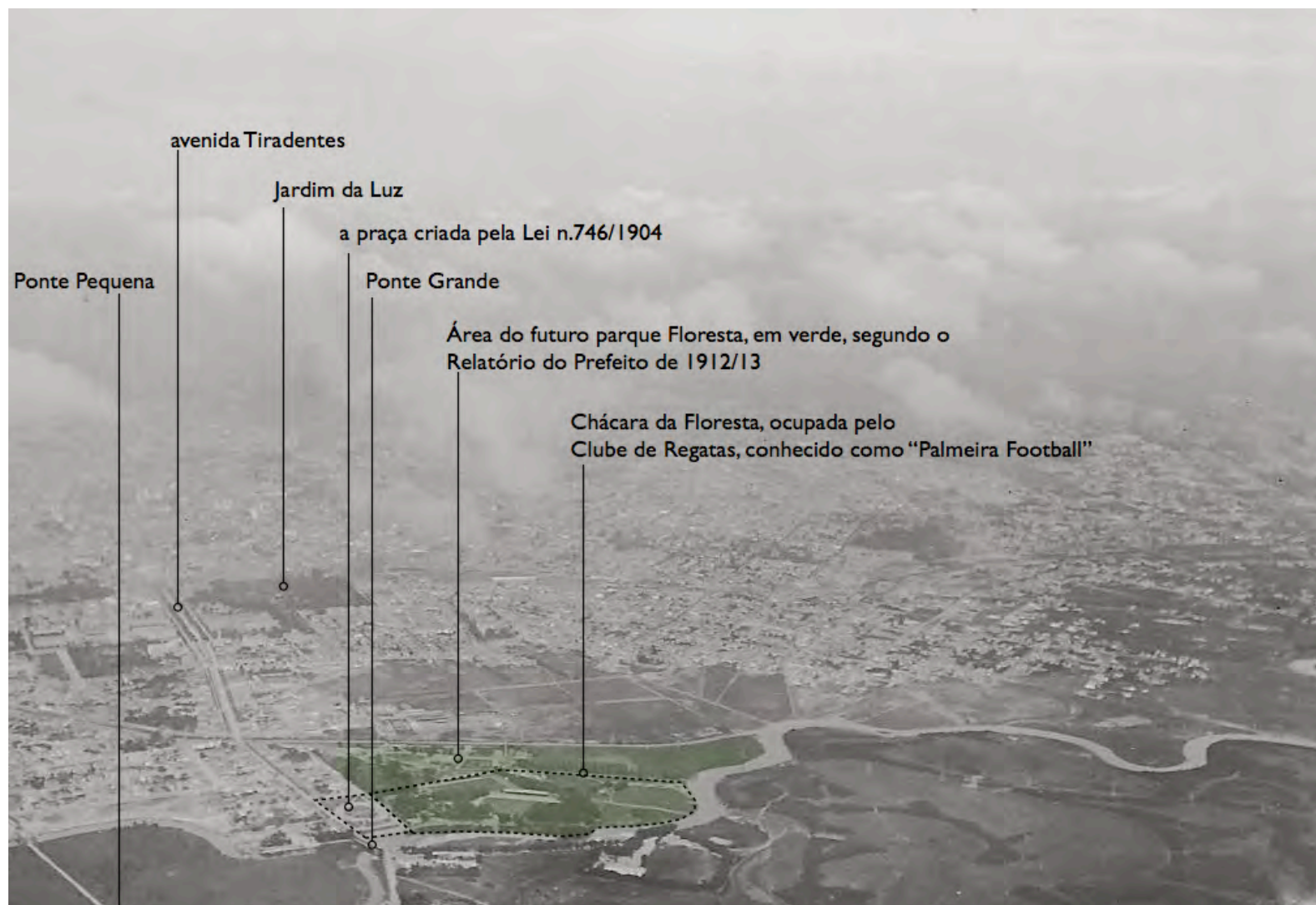


FIGURA 4.67 - S. Paulo. Brazil. Aerofoto da década de 1920, autoria desconhecida, onde se pode ver claramente a área da Chacara Floresta e sua relação com o tecido urbano paulistano. Coleção Martin Jayo.

#### 4.4.6. UMA ANTECIPAÇÃO: INSINUA-SE O PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO

Nos parágrafos 19 e 20 do Relatório original, Bouvard faz menção às “voies enveloppantes” e às “nouvelles distributions en amphithéâtre”, respectivamente traduzidas como “vias envolventes” e “vias em anfiteatro”. As primeiras referem-se, como já dito, às soluções “em anel”, propostas pelo Plano Freire-Guilhem e ratificadas por Bouvard nesse relatório e já analisadas exaustivamente por estudos anteriores<sup>292</sup>.

No entanto, quanto às segundas, nenhum dos autores consultados tece qualquer consideração a respeito de sua concepção. Há somente uma ligeira menção às mesmas, como “um plano global de arruamentos para as áreas de expansão do Centro”<sup>293</sup>, de caráter complementar ao projeto de Bouvard.

Mas, sendo parte do proposto por Bouvard, constando do relatório e da prancha apresentada junto a este e, sabendo-se que o arquiteto havia circulado por São Paulo e se impressionado pelos seus aspectos pitorescos, intui-se que, de algum modo, Bouvard estivesse propondo uma solução que tirasse partido de tais qualidades.

Inicialmente, pensava-se que as “vias em anfiteatro”, eram indicações de um percurso maior, que englobaria a avenida Paulista, remetendo a ideias anteriores, como a avenida perimetral proposta anos antes, por Gomes Cardim [FIGURA 3.38]. No entanto, para isso, elas

<sup>292</sup> Ver o capítulo “Os primeiros projetos para o Vale do Anhangabaú e a origem do urbanismo paulistano”, in: José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 81-135. Ver, também Hugo M. SEGAWA, *Prelúdio da metrópole*, Benedicto Lima de TOLEDO, *Anhangabaú* e Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

<sup>293</sup> José Geraldo SIMÕES JR., *Anhangabaú*, p. 132.

deveriam estar fora de escala, destoando do restante das informações contidas no desenho.

Ao se sobrepor o desenho da Estampa 4 [FIGURA 4.20] à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1905, preparada pelo engenheiro Cococi<sup>294</sup>, observou-se que a solução estava em escala e propunha a ligação da rua da Consolação à avenida Luiz Antonio, através de dois arcos concêntricos — a disposição em anfiteatro aludida no Relatório Bouvard [FIGURA 4.68].

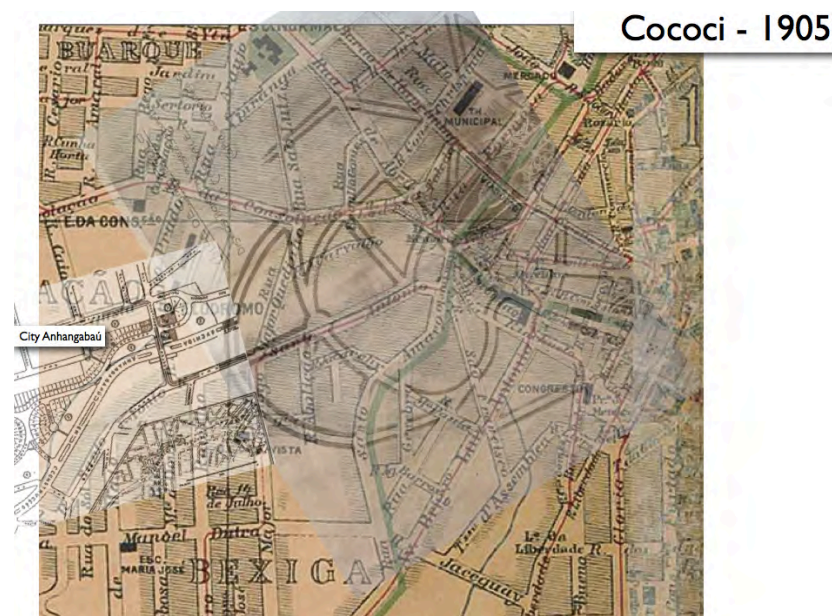


FIGURA 4.68 — Sobreposição do Plano Bouvard à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1905

O “anfiteatro menor” parte da rua da Consolação em dois pontos. Na altura da atual Biblioteca Mario de Andrade, desce em direção ao córrego do Saracura. Atravessando-o, alcança a rua Santo Antônio e volta a

<sup>294</sup> Alexandre Mariano COCOCI e Luiz Fructuoso e COSTA, *Planta geral da cidade de São Paulo*, 1905

subir, pelo morro do Bexiga, até alcançar a rua Maria Paula, virando à esquerda e chegando ao Largo de São Francisco, ao lado da igreja.

A ligação com o “anfiteatro maior” se estabeleceria pela rua Santo Antônio, com a criação de pequeno “*rond-point*”. Este segundo anel sairia do mesmo ponto do primeiro, a esquina das ruas da Consolação e São Luiz, e alcançaria a rua Santo Antônio margeando o velódromo mandado construir por D. Veridiana Prado. No morro do Bexiga, exigiria operações de demolição e corte de quarteirões para atravessar as ruas São Domingos, Major Diogo, Abolição, Santo Amaro e Genebra, para alcançar a rua Maria Paula na altura da rua Francisca Miquelina.

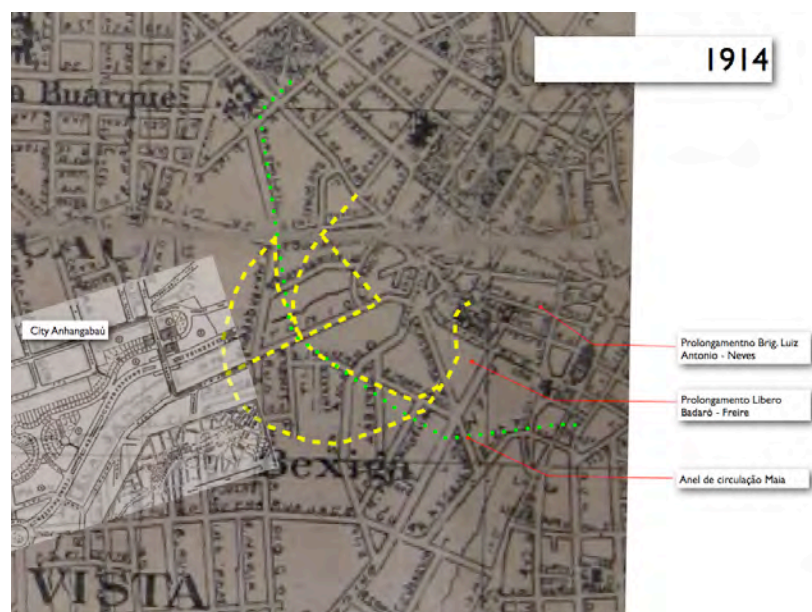


FIGURA 4.69 — Sobreposição do Plano Bouvard à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914.

Quando sobreposta à Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914, com desenho um pouco mais preciso, essas observações se confirmam [FIGURA 4.69]. Vale observar que esse “anfiteatro” estaria muito próximo

da gleba que ficou conhecida como City Anhangabaú, que estava sendo negociada naquele momento pelos investidores que estavam organizando a City of San Paulo Improvements, em paralelo às discussões sobre os Melhoramentos de São Paulo.

É possível, enfim, identificar as ruas indicadas no plano Bouvard, quanto às “*nouvelles distributions en amphithéâtre*” e, portanto, demonstrar que Bouvard não fez uma indicação genérica [FIGURAS 4.70 e 4.71]. Ao contrário, foi muito preciso em suas indicações. Isso comprova, também, que a assertiva dos parágrafos 12 e 14 de seu relatório não são mero recurso de retórica.



FIGURA 4.70 — Identificação das vias consideradas para o estabelecimento das “*nouvelles distributions en amphithéâtre*” no Plano Bouvard.



FIGURA 4.71 - Indicação das "nouvelles distributions en amphitêatre" concebidas por Bouvard para a região do Bexiga, que proveriam a melhor comunicação entre a "cidade nova" e o "Triângulo", explorando as visuais pitorescas das encostas do vale do Saracura e do Anhangabaú. Base: Anônimo, fotografia aérea da área central de São Paulo. Meados da década de 1920. Coleção Martin Jayo.

LEGENDA

(B) Teatro Municipal

(C) Largo do Riachuelo/Largo da Memória

(D) Rua Cons. Crispiniano

(E) Prolongamento rua Cons. Crispiniano

(F) Prolongamento rua Formosa

(G) Rua São Luiz esquina com rua Xavier de Toledo

(H) Rua Santo Antonio

(I) Rua Santo Amaro

(J) Avenida Luiz Antonio

(K) Rua Maria Paula

(L) Rua Asdrubal do Nascimento

(M) Largo São Francisco

(N) Rua Líbero Badaró/Praca do Patriarca

(O) Largo do Congresso (atual Praça João Mendes)

De fato, Bouvard estava muito atento à morfologia do sítio paulistano e não se deixou levar “pelas impressões do primeiro momento, pela sugestão de um exame fugidioso dos locais”. Tendo estudado “a topographia da capital” estava convicto “de que, sem comprometer coisa alguma, era possível tirar partido, e excelente partido, do que já existe”.

Nessa proposição, três pontos emergem: em primeiro lugar, Bouvard distancia-se consideravelmente do plano que propusera para Buenos Aires, o que será tratado no próximo capítulo.

Em segundo lugar, também distancia-se das aspirações da elite local, oferecendo a possibilidade de real integração do bairro do Bexiga à cidade, pois apesar de sua localização privilegiada, próximo ao centro da cidade, nas diversas proposições de melhorias urbanas o bairro era sempre negligenciado. Como exemplo, basta lembrar da avenida de Circulação proposta por Gomes Cardim, vista no Capítulo 3.

Finalmente, oferece uma versão de “anéis de circulação” mais sofisticada em relação àquela imaginada por Victor da Silva Freire. Já se comentou a respeito do Plano Freire-Guilhem e da expansão “em nível” do Triângulo que esse plano propõe<sup>295</sup>. Apesar disso, parece claro que o Diretor de Obras Municipais mantinha seu olhar voltado principalmente para a colina histórica, pois afirma que “é possível, dentro de uma superfície medindo apenas cerca de 800x350 metros, constituir espaço capaz de conter lugar para a nossa vida em commum durante um bom quarto de século.”<sup>296</sup>

A partir da ideia da circulação em anéis, que bem conhece por sua proximidade com Hénard, Bouvard, em resposta à demanda do Diretor de Obras, oferece uma solução que propõe expandir a circulação “em anéis” integrando, como já dito, a região do Bexiga bem como a área da “cidade nova”.

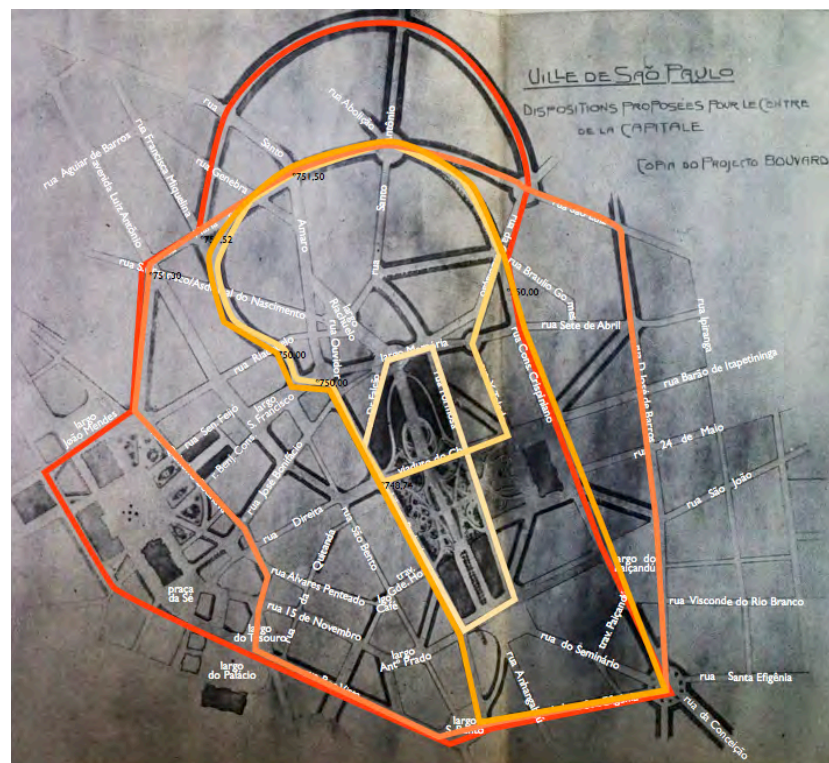


FIGURA 4.72 - Anéis concêntricos possibilitados pelo Plano Bouvard. (BOUVARD, 1911)

um ângulo favorável o novo Congresso e o Paço Municipal. A essa parte da cidade, coalhada de edifícios públicos, seria imposto o caráter monumental cujo coroamento deveria pertencer ao Congresso. Em frente a este e para fazê-lo valer, deveria ser rasgada uma larga esplanada de acesso abrindo sobre o largo de São Francisco. A Academia, o Mosteiro e, em seguida, o terraço formado pela rua Líbero Badaró, debruçado sobre o Parque do Anhangabaú e servindo de centro a um bellissimo panorama, terminaria a volta pelo regresso ao ponto de partida no largo de São Bento.”. In: Melhoramentos de S. Paulo. Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico. Generalidades e aspecto technico., *O Estado de S. Paulo*, 22.fev.1911, p. 4.

295 Cf. Capítulo 2, Subtítulo

296 Victor da Silva Freire descreve o anel que pretende implementar: “Suponhamos o caso de um visitante da capital. Desembarcaria na Estação da Luz e entrando na cidade pelo largo de São Bento e rua Boa Vista, teria ele diante de si sucessivamente: o Parque da Várzea e o panorama da cidade industrial, o monumento da fundação e os edifícios do governo à esquerda. Continuando, veria a nova catedral de frente, contorna-la-ia por qualquer das ruas alargadas que hoje são Marechal Deodoro e Esperança, vendo sob

Como já comentado no Capítulo 3, a região da rua Barão de Itapetininga era alvo de medidas que visavam expandir o comércio e serviços para além-Triângulo como, por exemplo, com benefícios fiscais a quem lá instalasse hotéis e negócios de grande porte.

Assim, Bouvard tenta estabelecer anéis mais amplos, como se pode observar na FIGURA 4.72. A partir das novas vias que propõe e que se conjugam ou complementam as existentes, podem se estabelecer percursos concêntricos que vão se ampliando, guardando certa similaridade com o esquema parisiense concebido por seu colega Hénard. [FIGURA 4.73]

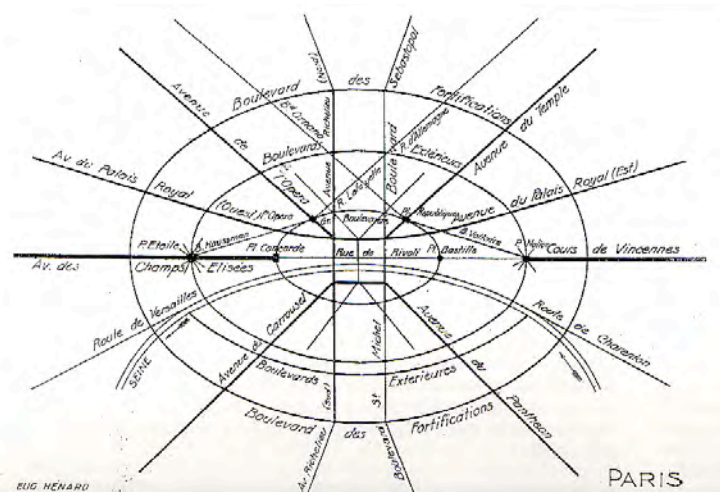


FIGURA 4.73 - Esquema idealizado por Hénard para Paris, (HENARD, 1904-1909)

A observação mais interessante, no entanto, e que causou espanto pela precisão e antecipação da ideia, resultou da sobreposição da planta de Bouvard à malha urbana atual [FIGURA 4.74], onde se vê claramente que o “anfiteatro menor” proposto por Bouvard antecipa o Perímetro de Irradiação proposto pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia em 1930, descrito por Campos como uma variante da concepção original de Ulhôa Cintra:

O traçado do perímetro difere daquele apresentado anos antes por Ulhôa Cintra, particularmente no tramo Sul-Sudoeste. Cintra fazia o circuito atravessar a praça da Sé, passar pela rua Sete de Abril e por um viaduto entre o largo da Memória e o Largo São Francisco; Maia preferia passar ao largo da colina, atravessando os grotões existentes entre o centro e o Bexiga. Na versão do Plano de Avenidas, o perímetro começaria na praça da República, atravessaria a quadra entre as ruas São Luís e Sete de Abril, passaria por um túnel sob a rua da Consolação, cruzaria em nível a avenida Anhangabaú (atual Nove de Julho), passaria em viaduto sobre a futura avenida Itooró (atual 23 de Maio), cruzaria a Brigadeiro Luís Antônio, passaria por trás da Sé e desceria pelo alargamento da rua Tabatinguera até o Parque Dom Pedro II<sup>297</sup>.

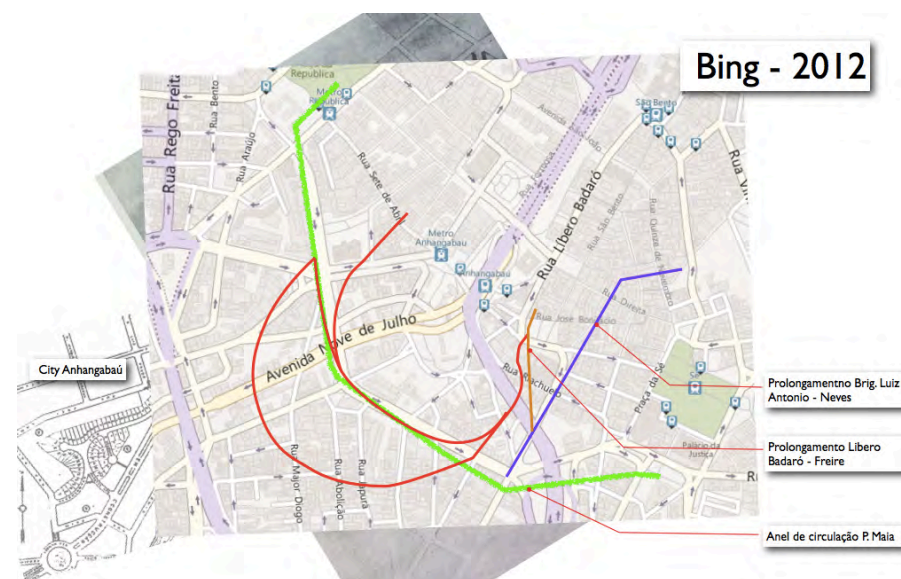


FIGURA 4.74— Sobreposição do Plano Bouvard ao mapa resultante da leitura da imagem aérea da cidade de São Paulo produzida a partir de imagens de satélite. Fonte: www.bing.com

Toledo, ao comentar sobre “a primeira versão do Projeto da Avenida de Irradiação”, questiona-se sobre “que critérios guiaram Ulhôa Cintra a criar o anel sobre aquela complexa trama”, considerando que não haveria

<sup>297</sup> Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, p. 409.

“opções para abertura de uma via desse porte, seja pela configuração do quadro viário, como pela presença de edifícios de grande mérito arquitetônico”<sup>298</sup> e chegando a ponderar “se os nossos urbanistas não teriam percorrido o caminho inverso, ou seja, procurar estabelecer um anel a partir das dimensões que Hénard constatou nos anéis das referidas cidades”<sup>299</sup>.

Enfim, para o autor, esse estudo de Ulhôa Cintra “é o embrião do famoso Perímetro de irradiação que iria ser perseguido obstinadamente por Prestes Maia.”<sup>300</sup> Mais à frente, ao tecer comentários a respeito da “segunda configuração da avenida de irradiação”, Toledo afirma, a respeito da variante pretendida:

A partir da Praça da República, mantém-se a ideia de se abrir uma avenida no quarteirão entre as ruas São Luís e 7 de Abril, ampliando-se sua área, já agora com uma praça rotatória ao centro, que iria implodir o quarteirão, dividindo-se em três avenidas no rumo Sul. Uma delas é a que figurava no esquema anterior: Viaduto São Francisco, Rua Benjamim Constant, Ladeira do Carmo. A outra era o embrião do traçado que acabaria sendo executado, com alterações, anos depois<sup>301</sup>.

As alterações dessa “outra” avenida, apresentadas em 1938 na versão definitiva do proposta de Prestes Maia, coincidem com a proposta de Bouvard, formulada vinte e sete anos antes, em 1911.

Uma hipótese que poderia explicar essa coincidência é pensar que o corpo técnico da prefeitura conhecia a proposta de Bouvard, arquivada desde há duas décadas pela sua inexecutabilidade. Em algum momento, o plano

Bouvard pode ter sido consultado, como presumimos que o foi quando Prestes Maia comenta a respeito do “plano de 1910”<sup>302</sup>, ao apresentar a primeira versão do Plano de Avenidas.

Então, além de “exigir grande esforço de imaginação de seus autores para executar uma habilíssima operação urbana sobre um complexo quadro viário”<sup>303</sup>, pode ter havido também uma consulta a ideias formuladas em tempos passados e, conseqüentemente, as escolhas da década de 1930 podem não ter sido fruto apenas de exercícios de imaginação, como supôs Toledo.



<sup>298</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*, p. 127..

<sup>299</sup> Ibid., p. 128. O autor refere-se à comparação entre as cidades de Moscou, Berlim e Londres e Paris contidas em Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*, p. 210-211.

<sup>300</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*, p. 128.

<sup>301</sup> Ibid., p. 146.

<sup>302</sup> Francisco Prestes MAIA, *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*

<sup>303</sup> Benedicto Lima de TOLEDO, *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*, p. 151.



## 4.5. ENTRE BOUVARD E VICTOR DA SILVA FREIRE

### 4.5.1. UMA ALTERAÇÃO NA TRADUÇÃO: RUA DA CONCEIÇÃO X RUA D. JOSÉ DE BARROS

O que se tem a evidenciar, a partir da leitura do original manuscrito de Bouvard e sua comparação com o texto publicado na *Revista de Engenharia*<sup>304</sup> é, principalmente, a omissão da transformação da Rua da Conceição em uma artéria, em favor da introdução da ligação do Largo do Paçandu com o de Santa Efigênia através do prolongamento da rua D. José de Barros. Outra observação interessante é que Bouvard, para embelezar a entrada da cidade — e principalmente considerando a proposta de Alexandre Albuquerque e seu grupo — propõe que a Praça da Estrela sugerida pela proposta das Grandes Avenidas no eixo da avenida São João, seja deslocada e implantada sobre o largo de Santa Efigênia [FIGURA 4.75], o que será omitido no Relatório de Duprat relativo a 1911<sup>305</sup>.

Quanto à rua da Conceição, na tradução será indicado apenas o seu alargamento. Ao que parece, esta é uma questão secundária para Victor da Silva Freire, talvez porque considere essa operação muito “haussmanniana”. E, de fato, ela o é, na medida em que Bouvard opera dentro da chave da monumentalidade.

Se se analisar o texto da conferência que Victor da Silva Freire profere no Grêmio Politécnico, em fevereiro de 1911, é fácil perceber que

para o Diretor de Obras “entrar” ou “chegar” na cidade significa entrar no Triângulo: “Que impressão faria o ‘anel’ paulistano? Suponhamos o caso de um visitante da capital. Desembarcaria na Estação da Luz e **entrando na cidade pelo largo de São Bento e rua Boa Vista [...]**”<sup>306</sup>.



FIGURA 4.75 — Estampa 4 — Planta de conjunto das modificações previstas no centro da cidade. Detalhe (Bouvard). Na prancha, em francês: Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le centre de la capitale. Cópia do Projecto Bouvard. Detalhe. Abaixo, à direita, a *étoile* proposta para o Largo Santa Efigênia, que se comunicaria com o largo do Paçandu por nova rua que o alcançaria em sua cota mais baixa, junto à travessa do Paçandu, atual rua Capitão Salomão. Fonte: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011..

Diversamente, e sempre a partir da experiência parisiense, Bouvard entende que a chegada a uma cidade se dá no momento em que se desembarca na estação ferroviária. Portanto, o primeiro impacto visual de um visitante que chegasse a São Paulo se daria já ao deixar a ‘gare’ da Luz, exatamente como ele fizera. [FIGURA 4.76]

<sup>304</sup> Os melhoramentos de São Paulo, p. 37-43.

<sup>305</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>306</sup> *O Estado de S. Paulo*, 22.fev.1911, p. 4. — grifo nosso



FIGURA 4.76 - 1914. Cidade (Parte central). (Tirada da torre da Estação da Luz). A imagem mostra, no centro, a rua da Conceição em direção ao largo de Santa Efigênia. Fotografia P&B, 17x22 cm. Album: Comparativo da Cidade de São Paulo (1862-1887-1914), Casa Duprat, vol.1. Acervo BMA

Quanto à monumentalidade, deve-se considerar que mesmo Buls ou Hénard não descartam totalmente o uso das grandes perspectivas e a valorização de monumentos, desde que utilizadas com parcimônia e que estejam a serviço da estética urbana. Em seus *Études*, Hénard, ao fazer considerações sobre praças e estações ferroviárias, admite o uso da perspectiva, discernindo entre praças de circulação viária e de permanência de pedestres, ou seja, estabelece uma hierarquia de uso e de valorização em função das escalas do homem e do automóvel<sup>307</sup>. Para tanto, recorre à Buls,

citando-o. O burgomestre belga, por sua vez, também prega o uso da perspectiva desde que seja para valorizar monumentos e edifícios importantes.

Destaca ainda a utilidade de perspectivas para edifícios clássicos que, ao contrário dos edifícios góticos, “demandam um ponto de vista mais amplo, porque eles se distribuem mais horizontalmente e porque suas dimensões simétricas são melhor apreciadas à distância<sup>308</sup>”. Contrariamente, para as igrejas góticas, Buls afirma que

o súbito desvendar surpreende qualquer que seja o espectador, pela imponente ascensão das linhas [da igreja] que se perdem nas nuvens.

Se, ao contrário, o monumento aparece ao longe e vai crescendo pouco a pouco, o espectador se acostuma gradualmente e a emoção se perde<sup>309</sup>.

Quando, portanto, Bouvard sugere a readequação da rua da Conceição, está imbuído dessas questões de estética urbana preconizadas por Buls. Há, inclusive, um precedente em sua experiência profissional, que é a praça frontal à Estação Ferroviária de Châteaureux, em St. Etienne, cuja implantação guarda relação com uma das ruas importantes da cidade, justamente por favorecer a perspectiva por um eixo que se orienta a partir da estação, em direção ao centro da cidade.

<sup>308</sup> Tradução livre da autora. No original: “Les édifices en style classique demandent au contraire un point de vue plus étendu, parce qu’ils s’étalent horizontalement et que leurs dimensions symétriques s’apprécient mieux à distance” In: Charles BULS, *Esthétique des villes*, p. 21.

<sup>309</sup> Tradução livre da autora. No original: “cette subite apparition écrase en quelque sorte le spectateur par l’imposante ascension des lignes que se perdent dans la nue. Si, au contraire, le monument apparaît de loin, grandit peu à peu, le spectateur s’approprie insensiblement et l’émotion n’est pas obtenue.” In: *ibid.*

<sup>307</sup> Ver caractère monumentales places publiques in: Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*, p. 316-327.

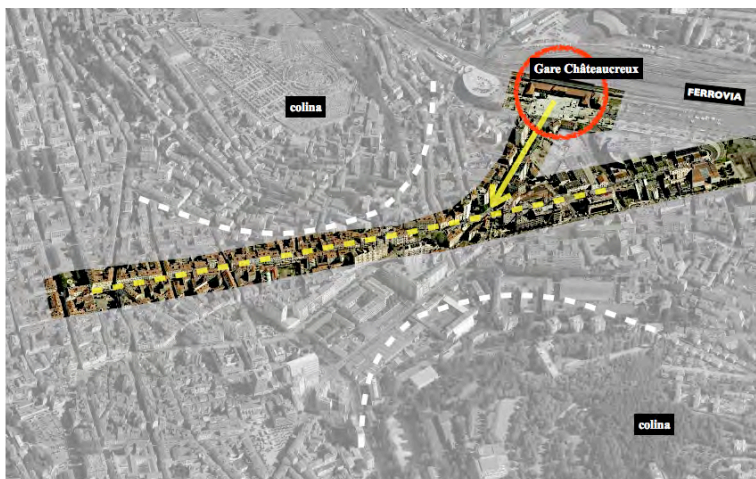


FIGURA 4.77— Vista aérea da área central de St. Etienne, França. No alto, à direita, indicada pelo círculo vermelho, a estação de Châteaureux. Indicada pela seta amarela, a avenue Denfert-Rochereau, que leva ao centro do vale, demarcado pelo tracejado amarelo, no centro da cidade. Fonte: [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps). Acesso em 26.ago.2012

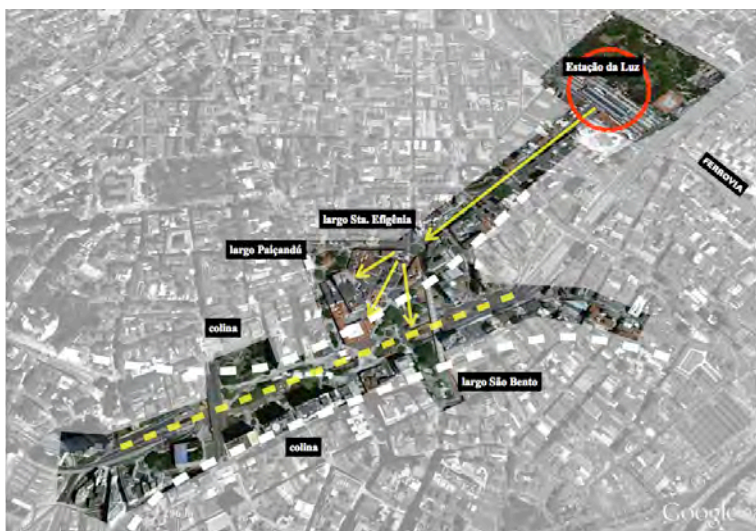


FIGURA 4.78 — Vista aérea da área central de São Paulo. No alto, à direita, indicada pelo círculo vermelho, a estação da Luz. Indicada pela seta amarela, a atual avenida Cásper Líbero, antiga rua da Conceição. Demarcado pelo tracejado amarelo, o vale do Anhangabaú. Base: GoogleMaps. Acesso em 26.abr.2014

A estação de Châteaureux relaciona-se com o centro de St. Etienne de modo similar à relação da estação da Luz com o centro de São Paulo,

conforme se observa nas FIGURAS 4.77 e 4.78. Na primeira, a linha tracejada amarela demarca o o fundo de vale que se localiza entre duas elevações, à esquerda o cemitério e à direita, embaixo, um bairro jardim sobre uma colina. Defronte à estação há uma avenida, demarcada na figura pela seta amarela, que corresponderia à rua da Conceição, atual Cásper Líbero, e que a une ao fundo de vale, correspondente, em São Paulo, ao vale do Anhangabaú e ao centro da cidade.

Não era uma operação exclusiva de Bouvard. Dudgeon aponta a mesma elaboração simbólico-espacial sendo utilizada em Curitiba, reportando-se ao modelo parisiense.

O plano de Ferucci e a legislação criaram a Rua da Liberdade, um eixo que unia a estação ferroviária ao centro de Curitiba, um cenário urbano que evocava toda a carga e as sensações da cultura capitalista oitocentista.<sup>310</sup>

A ligação do centro das cidades ou de suas áreas importantes com estações ferroviárias é uma constante não só nos comentários de Bouvard, mas nas elaborações teóricas de vários profissionais do fim do século XIX e início do século XX. Isso, supõe-se, deve-se ao impacto proporcionado pela instalação da ferrovia nos centros urbanos europeus, quer quanto à velocidade de comunicações e deslocamentos, quer quanto à mensagem de modernidade que o mundo das máquinas trazia. Atestando isso, como tal arranjo converte-se em espécie de moda, Benevolo afirma que “na Italia, poucas são as cidades importantes onde não se abriu uma rua em linha reta entre o centro e a estação ferroviária.” Nos escritos de Buls e de Hénard, referências para Bouvard, a mesma preocupação aparece, justamente como resposta às demandas da modernidade:

<sup>310</sup> Irã DUDEQUE, *Cidade sem véus: doenças, poder e desenhos*, 1995, p. 135.

O bairro Léopold é um exemplo vivo dos erros que se pode cometer ao se traçar o plano de um novo bairro.

Quando se chega de Saint-Joose-ten-Noode ou de Ixelles, só se pode alcançar a estação do Luxemburgo ao longo de um caminho tortuoso; não está tudo a indicar que três vias em leque deveriam partir desde a estação para permitir aos viajantes que chegam se dispersarem rapidamente tomando suas respectivas direções?<sup>311</sup>

Da mesma forma, os *Études* de Hénard também contemplam a questão: “desse ponto de vista, Paris é bem dotada. Atualmente, um número suficiente de largas artérias parte de todas as estações tomando as direções mais úteis”<sup>312</sup>.

O que se pretende demonstrar é que essa é uma situação familiar para Bouvard e, portanto, perfeitamente passível de ser replicada em São Paulo. Era isso que Bouvard pretendia e que Victor da Silva Freire fez omitir quando da tradução do Relatório. Ademais, Bouvard procura valorizar os pontos focais importantes do ponto de vista da estética urbana: o Teatro Municipal prestes a ser inaugurado e o parque a ser implantado no vale do Anhangabaú.

Ao que parece, a atenção de Freire e sua equipe estava definitivamente voltada para as questões de circulação e daí ser mais importante constar no Relatório que Bouvard concordava e avalizava a ideia da abertura da atual rua Antônio de Godói. Igualmente, a ideia da *Étoile*, que propunha a abertura de uma rua em continuação à rua da Conceição e que

alcançaria o largo do Paiçandu em sua cota mais baixa [FIGURA 4.79], é substituída pela rua que é o prolongamento da rua Onze de Junho, atual Dom José de Barros, posteriormente batizada como rua Antônio de Godói. Na mesma data, aliás, em que a praça Higienópolis passou a ser denominada “Buenos Aires”<sup>313</sup>.

Embora seja mostrado o alargamento proposto para a rua da Conceição, pelo uso de traços mais espessos, nota-se que tal proposição é secundária, agora, em relação à abertura da nova rua e consequente consecução da solução “em anel”. Acrescente-se, ainda, a ideia presente no plano Freire-Guilhem de resolução da circulação na área central e entre o Triângulo e a “Cidade Nova”, sempre em nível.

No entanto, havia um outro fator mais decisivo para a supressão da ideia de transformação da rua da Conceição em grande artéria de entrada da cidade. Constituíam-se em problema de ordem jurídica: a desapropriação dos imóveis para a abertura da futura rua Antonio de Godoy já estava em andamento em 1911.

<sup>311</sup> Tradução livre da autora. No original: “Le quartier Léopold est un exemple frappant des erreurs que l’on peut commettre quand on trace le plan d’un quartier nouveau. Que l’on vienne de Saint-Joose-ten-Noode ou d’Ixelles, on ne peut gagner la gare du Luxembourg qu’en cheminant en chicaine; n’était-il pas tout indiqué que trois voies en éventail auraient dû rayonner de la gare pour permettre aux arrivants de se disperser rapidement dans leurs directions respectives?” In: Charles BULS, *Esthétique des villes*, p. 15.

<sup>312</sup> Tradução livre da autora. No original: “A ce point de vue, Paris est bien doté. De toutes gares partent de larges artères dans les directions utiles et qui suffisent actuellement.” Cf. Eugène HÉNARD, *Études sur les transformations de Paris*, p. 192.

<sup>313</sup> Cf. Lei n. 1743, de 18 de setembro de 1913, *Denomina Praça Buenos Aires a praça Higienópolis e dá nome a diversas ruas novas*. O Art. 2º da lei determina: “A nova rua projectada entre o largo do Paysandú e o largo de Santa Iphigênia terá o nome de Antonio de Godoy.”

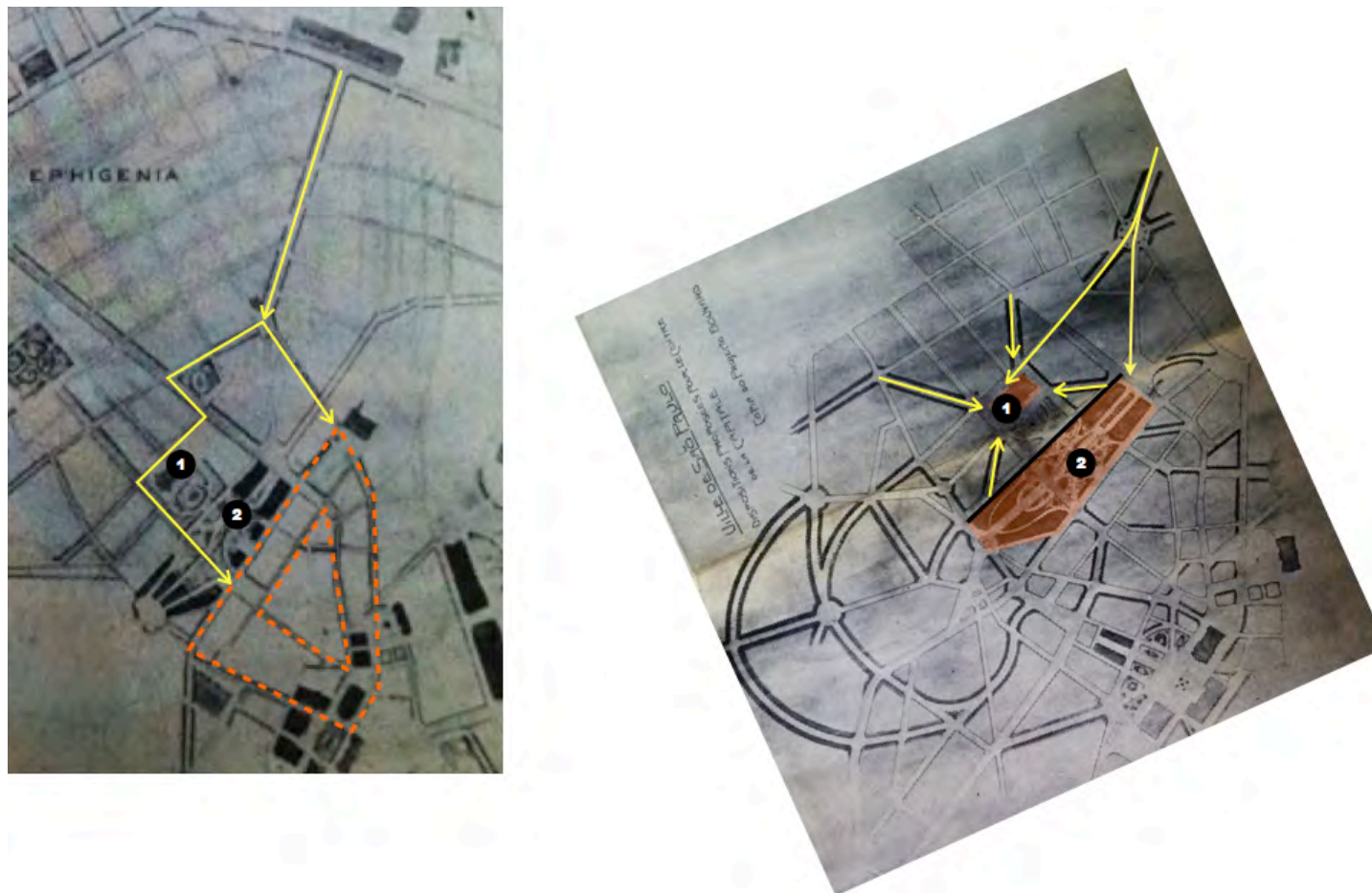


FIGURA 4.79 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a criar. Detalhe mostrando a abertura em prolongamento à rua D. José de Barros, atual Antonio de Godoi cotejada com a Estampa 4, a proposta original de Bouvard, que valoriza a entrada da cidade, desde a estação da Luz, numa sequência de “belas visuais”, explorando o Teatro Municipal como ponto focal, a partir do exemplo da Ópera de Paris, e o parque a ser implantado como espaço pitoresco. . Fonte: Relatório do Prefeito de 1911. Acervo Biblioteca AHM. Foto da autora.

#### 4.5.2. SURGE A RUA ANTÔNIO DE GODÓI

Havia, na verdade, sido decidida há tempos, em 1902, a partir do Projeto n. 19 daquele ano, apreciado na 23a. Sessão Ordinária da Câmara:

**PROJECTO N. 19**

As comissões de Obras, Finanças e Justiça, julgando de necessidade o prolongamento da rua Onze de Junho, afim de ligar o largo do Paysandú ao de Santa Iphigenia, facilitando o trânsito público, quasi impossivel pela ladeira de Santa Iphigenia com a passagem dos bonds pela referida ladeira, apresentam á apreciação da Camara o seguinte projecto de lei:

Art. 1o. Fica o Prefeito autorizado a comprar ou desapropriar por utilidade pública, os prédios ns. 2 e 4 da rua Visconde do Rio Branco e os de ns. 5 e 7 do largo de Santa Iphigenia e outros que forem precisos, afim de ligar esse largo com o do Paysandú, devendo em qualquer dos casos ficar o seu acto dependente de aprovação da Camara.

Art. 2o. Revogam-se as disposições em contrario.

Câmara Municipal de São Paulo, 2 de julho de 1902 -- Urbano Azevedo, Serafim Leme, Asdrubal do Nascimento, Piza e Almeida, M. Correa Dias, Nicolau Baruel, Adolpho C. de A. Maia, Francisco A. da C. Horta Junior<sup>314</sup>

A operação se justificava para facilitar o transito na região, pois a ladeira de Santa Ephigênia, atual rua do Seminário, possuía pequena largura o que tornava problemática a circulação de bondes, automóveis e o uso pedonal. Nesse momento, se porventura já se aventasse a ideia da instalação do viaduto entre os largos de Santa Efigênia e de São Bento, nada havia sido oficializado. Provavelmente, tal dificuldade tenha corroborado a maturação da ideia do viaduto, tornada lei em 1906. De qualquer forma, nesse ano, as

discussões e considerações sobre o projeto apresentado deram origem à Lei n. 593, de 8 de julho de 1902, que em seu Art. 1º afirma:

Fica o Prefeito Municipal autorizado a comprar ou desapropriar, por utilidade pública, os predios ns. 2 e 4 da rua Visconde do Rio Branco e os de ns. 5 e 7 do largo de Santa Ephigenia e outros que forem precisos, afim de ligar este largo com o do Paysandú, devendo em qualquer dos casos ficar o seu acto dependente de aprovação da Camara<sup>315</sup>.

Aparentemente a lei foi revogada, talvez por pressão dos proprietários dos imóveis envolvidos. Dois anos depois, em 1904, foi restabelecida por Antonio Prado<sup>316</sup>. Como o texto deixava dúvidas quanto ao número exato de imóveis a desapropriar, o caso estendeu-se, voltando a ser discutido na Câmara em 1908, na forma do Projeto de lei n. 32, quando foi objeto de pareceres das comissões de Obras, Justiça e Finanças:

**PARECER N. 47**

A Comissão de Obras é de parecer que o projecto de lei n. 32, apresentado pelo vereador sr. dr. Arthur Guimarães, tem a qualidade de precisar as desapropriações indicadas vagamento na lei n. 593, de 8 de junho de 1902, restabelecida pela lei n. 705, de 26 de janeiro de 1904, e está nas condições de ser aprovado pela Camara os accordos a que tiver chegado com os respectivos proprietarios. S. Paulo, 3 de agosto de 1908 — Silva Telles, E. Goulart Penteadó, José Oswald

**PARECER N. 73**

As commissões reunidas de Justiça e Finanças, estando de accordo com o parecer da digna commissão de Obras, entendem que deve ser aprovado o projecto de lei apresentado pelo vereador sr. dr. Arthur Guimarães e que tem o n. 32, relativamente à ligação do largo do Paysandu ao de Santa

<sup>314</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), 23ª sessão ordinária de 2 de julho de 1902, PROJECTO N. 19 As comissões de Obras, Finanças e Justiça, julgando de necessidade o prolongamento da rua Onze de Junho, afim de ligar o largo do Paysandú ao de Santa Iphigenia, facilitando o transito... — grifo noso.

<sup>315</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei n. 593, Autoriza a compra ou desapropriação de predios necessarios para ligar o largo de Santa Ephigenia ao do Paysandú

<sup>316</sup> Art. 1º — Fica restabelecida a lei n. 593 de 8 de julho de 1902, que auctoriza a compra ou desapropriação, por utilidade pública, dos predios ns. 2 e 4 da rua Visconde do Rio Branco e ns. 5 e 7 do largo de Santa Iphigenia e outros que forem precisos, afim de ligar este largo com o do Paysandú. In: SÃO PAULO (MUNICIPIO), Lei n. 705 de 26 de janeiro de 1904, Restabelece a lei n. 593 de 8 de julho de 1902

Iphigenia. S. Paulo, 8 de agosto de 1908. — Arthur Guimarães, Alvaro G. da Rocha Azevedo, José Oswald, Bernardo de Campos<sup>317</sup>.

Naquele ano, a Prefeitura somente logrou sucesso com o acordo realizado com a proprietária de um dos imóveis, despendendo 17:500\$000 para tanto<sup>318</sup>. Os demais imóveis e outros, definidos a partir dos pareceres acima transcritos, foram declarados de utilidade pública, pela Lei n. 1117, de 26 de agosto<sup>319</sup>. Essa lei definia, mais explicitamente, a área objeto da operação, a partir do “projeto sob n. 1 apresentado pela Comissão de Obras”. [FIGURA 4.80 e 4.81]

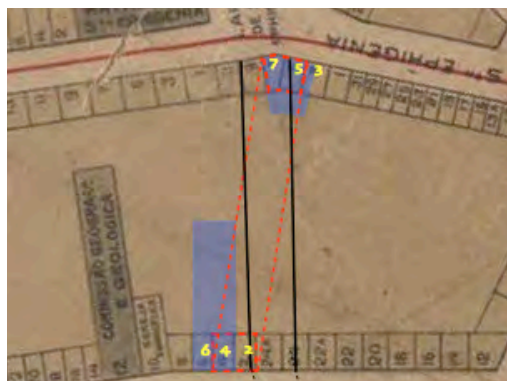


FIGURA 4.80 - Demarcação dos imóveis desapropriados para a abertura da ligação dos largos de Santa Efigênia e Paçandú. Em tracejado vermelho, os imóveis desapropriados pela Lei n. 593 de 1902. Em azul, os imóveis citados na Lei n. 1117 de 1908: os lotes 4 e 6 da rua Visconde do Rio Branco e 7, 5 e parte do lote 3 da rua de Santa Efigênia. Em preto, o alinhamento ideal da nova rua, em continuação ao eixo longitudinal da rua D. José de Barros. Base: Planta cadastral da cidade de São Paulo. Col. João Baptista de C. Aguirra. Acervo Museu Paulista da USP.



FIGURA 4.81 - Demarcação dos imóveis desapropriados para a abertura da ligação dos largos de Santa Efigênia e Paçandú. Foram, finalmente, desapropriados os lotes 2, 4 e 6 da rua Visconde do Rio Branco e 3, 5 e 7 da rua de Santa Efigênia. Na planta cadastral preparada em 1930 é possível verificar os remanescentes da operação. No cartão-postal, provavelmente da década de 1920, as desapropriações (1) estão em curso e quase imperceptíveis. O prédio (2) seria, mais tarde, também demolido para a consecução do alinhamento da nova rua em relação ao eixo da rua D. José de Barros.. Base: Planta cadastral da cidade de São Paulo -SARABrasil, 1930; cartão-postal, meados da década de 1920.

Não se encontrou notícias a respeito dessa operação nos anos subsequentes, o que leva a crer que permanecesse ainda em trâmite no legislativo municipal entre 1908 e 1911. Essa demora levou, certamente, Victor da Silva Freire a aproveitar a passagem de Bouvard por São Paulo para incluí-la no conjunto de recomendações contidas no relatório do seu colega francês, contando com o poder de sua autoridade.

O que se nota, entretanto, é que Bouvard não concordou e, por isso, sublinhou a importância da operação de alargamento da rua da Conceição que, aliás, também era objeto de legislação específica, pois desde 1906 a Lei n. 951 autorizava o prefeito Antonio Prado a proceder às desapropriações

<sup>317</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Discussão do Projecto n. 32 de 1908, Discussão do projecto n. 32, de 1908, do sr. dr. Arthur Guimarães.*

<sup>318</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei N. 1088, de 15 de junho de 1908, Approva o accordo entabulado pelo Prefeito com a proprietaria do predio n. 2 da rua Visconde do Rio Branco e SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei N. 1097 de 8 de julho de 1908, Auctoriza operações de credito para a execução da lei n. 1088. O valor corresponderia, hoje, a aproximadamente, R\$525.000,00, cf. O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

<sup>319</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei N. 1117 de 26 de agosto de 1908, Declara de utilidade publica os predios e terrenos necessarios à ligação dos largos de Santa Ephigenia e Paysandú.*

necessárias para a sua regularização<sup>320</sup>. A discordância de Bouvard possivelmente levou à alteração do Relatório original em sua tradução para o português.

O exame da documentação primária, confirma o que se procura demonstrar. Eis a íntegra da Lei n. 1484 de 1911, que aprova o Plano Bouvard nesse trecho da cidade:

Lei N. 1484, de 24 de novembro de 1911  
 Declara de utilidade pública os terrenos necessários para o alargamento da rua da Conceição e prolongamento da rua D. José de Barros.  
 Raymundo Duprat, Prefeito do Município de São Paulo:  
 Faço saber que a Camara, em sessão de 10 do corrente, decretou e eu promulgo a lei seguinte:  
 Art. 1º — É aprovada a secção do plano Bouvard na parte relativa à rua da Conceição, que passará a constituir uma avenida de 30 metros de largura.  
 Art. 2º — São declarados de utilidade publica as partes de todos os predios da rua Washington Luis (antiga Episcopal), necessários à abertura da Avenida.<sup>321</sup>

Embora o texto refira-se tão somente ao alargamento da rua da Conceição, o enunciado faz menção ao prolongamento da rua D. José de Barros, ou seja, à abertura da ligação entre os largos do Paiçandu e Santa Efigênia. E porque isso não é detalhado a seguir, no corpo da lei? Muito provavelmente, porque, como se afirmou há pouco, a abertura da ligação entre ambos os largos já estava decidida desde há muito tempo. Sua citação na lei integrava essa operação ao Plano Bouvard.

Entretanto, a previsão de desapropriações e demolições resultava em um corte esconso em relação ao alinhamento pretendido, em continuação ao eixo da rua D. José de Barros [FIGURA 4.80], pela permanência de um imóvel no largo do Paiçandu.

Somente no ano seguinte, e muito provavelmente por ter sido incluída oficialmente nas operações do Plano Bouvard pela Lei n. 1484, houve a definição final do alinhamento da nova rua, pelo acordo com o proprietário de mais um imóvel, regulamentado pela Lei n. 1528, de 19 de abril de 1912<sup>322</sup>. É o imóvel n. 24, sob a linha preta direita, que se observa na FIGURA 4.80. Observe-se que o imóvel não foi demolido imediatamente, pois ele está presente em um cartão postal de meados da década de 1920 [FIGURA 4.81] e uma foto área de 1919 [FIGURA 4.82].

Importante também observar que o “desafogo” da ladeira de Santa Efigênia acabou efetivado pela implantação do viaduto de mesmo nome, por onde os bondes passaram a circular. A ligação entre os dois largos, passou, ao que parece, a ser uma prioridade de Victor da Silva Freire para a consecução do anel de circulação que previra para o perímetro mais externo do Triângulo.

Desse modo, o esquema de circulação viária concebido por Freire que consta do *Relatório de 1911...*<sup>323</sup> incorpora essa sua proposição, como se observa na FIGURAS 4.80.

<sup>320</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei N°951 de 25 de agosto de 1906, Declara de utilidade publica os predios ns. 25 a 57 da rua da Conceição*

<sup>321</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei 1484, de 24 de novembro de 1911, Declara de utilidade publica os terrenos necessários para o alargamento da rua da Conceição e prolongamento da rua D. José de Barros — grifo meu.*

<sup>322</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1528, de 19 de abril de 1912, Approva o accordo celebrado pela Prefeitura com o proprietario do predio n. 24 do largo do Paysandú, para a ligação deste largo com o de Santa Iphigenia*

<sup>323</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*



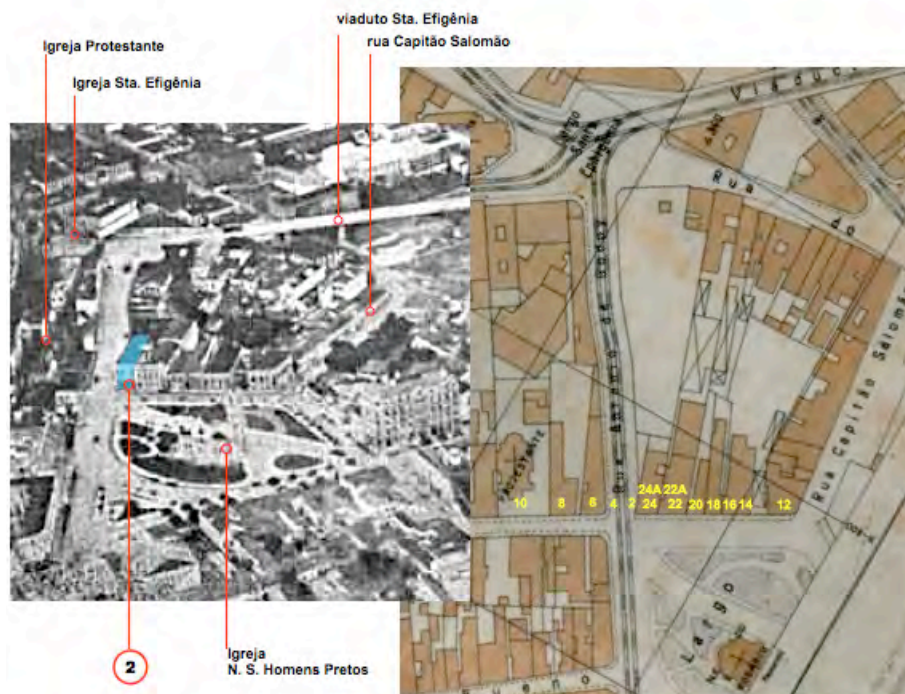


FIGURA 4.82 - Vistá aérea da rua Antonio de Godoi em 1919, já implantada e cujo desenho acabou sendo um tanto curvo em função das desapropriações. Aparentemente, o processo de desapropriação do lote n. 24 continua em curso, pois ainda na planta de 1930 continua invadindo o alinhamento estabelecido. A foto é anterior ao cartão-postal da FIGURA 3.22, pois o Hotel São Paulo ainda não existe.. Base: Planta cadastral da cidade de São Paulo -SARABrasil, 1930 e foto aérea Revista A Cigarra, 1919<sup>324</sup>.

Tampouco a proposição de alargamento da rua da Conceição, visando transformá-la em uma avenida foi abandonada. Várias leis<sup>325</sup> serão

<sup>324</sup> São Paulo visto de aeroplano, *A Cigarra*, 114, p. 20.

<sup>325</sup> A título de exemplo, algumas das leis referentes à rua da Conceição levantadas no arquivo da Câmara Municipal são: SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1535, de 30 de abril de 1912, Approva o accordo celebrado com os proprietarios dos predios 2, 4, 6, 8, 10 e 12 da rua General Couto de Magalhães e 25, 25-A e 27 da rua da Conceição*; SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1560, de 4 de julho de 1912, Declara de utilidade publica os predios necessarios para o alargamento da rua da Conceição, Washington Luís e outras*; SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1564, de 25 de julho de 1912, Approva o accordo para a aquisição dos predios 35 e 41 da rua da Conceição*; SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1588, de 11 de setembro de 1912, Approva os accordos feitos com os proprietários dos predios ns. 26 da rua da Conceição e 49 e 49-A da rua Washington Luiz*; SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1592, de 12 de setembro de 1912, Approva os accordos feitos com os proprietarios dos predios ns. 79 e 81 da rua da Conceição e dos dois lotes de terrenos*

promulgadas após a Lei n.1484 de 1911 e ao longo do ano seguinte visando a consecução dessa operação que, no entanto, por envolver muitos proprietários, demandará mais tempo para ser finalizada. A Estampa 12 [FIGURA 4.103] que, como afirmado, é um resumo ou a reunião daqueles pontos propostos por Bouvard e aceitos por Freire e de todos os pontos propostos por este último, mostra a solução final relativa à rua da Conceição, que pode ser apreciada em detalhe, na FIGURA 4.83.



FIGURA 4.83 — Estampa 12. Detalhe mostrando as propostas de Bouvard modificadas por Freire. Fonte: Relatório do Prefeito de 1911. Acervo Biblioteca AHM. Foto da autora.

*da rua Rio de Janeiro*; SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1614, de 8 de novembro de 1912, Approva o accordo feito pelo Prefeito com o proprietario do predio n. 33 da rua da Conceição*; SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Lei n. 1636, de 9 de novembro de 1912, Approva o accordo feito com os proprietarios dos predios ns. 29 e 31 da rua da Conceição e 188 e 190 da rua de S. João.*

### 4.5.3. ALTERAÇÕES OCORRIDAS ENTRE MAIO DE 1911 E JUNHO DE 1912

#### 4.5.3.1. O CENTRO CÍVICO

##### 4.5.3.1.1. O CENTRO CÍVICO SEGUNDO BOUVARD

Como visto, um dos pontos importantes para Bouvard no conjunto dos Melhoramentos da Cidade de São Paulo era a constituição de um Centro Cívico. No Capítulo 1, viu-se como o arquiteto operava na concepção de arranjos festivos em espaços públicos, uma de suas qualidades mais louvadas pela imprensa francesa à época. Essa experiência ajudou-o na sua especialização no tratamento de espaços abertos, junto com a experiência do paisagismo e da organização das exposições internacionais e universais.

Em São Paulo, ainda que não houvesse a ideia explícita de constituição de um centro cívico, há anos vinham sendo empreendidas operações pontuais visando o alargamento da praça da Sé, com a substituição da igreja barroca, edificada no período colonial, por um edifício de maior porte, em estilo neogótico, projeto de Maximilian Hehl<sup>326</sup>.

Na mesma área, seria construído o edifício do Paço Municipal, projeto de Ramos de Azevedo, Ricardo Severo e Domiziano Rossi [FIGURA 4.84] cuja pedra fundamental foi implantada em 9 de julho de

1911<sup>327</sup>, provavelmente já de acordo com o Plano Bouvard. Assim, expressava-se a vontade de dotar a capital paulista de um verdadeiro “centro simbólico”.

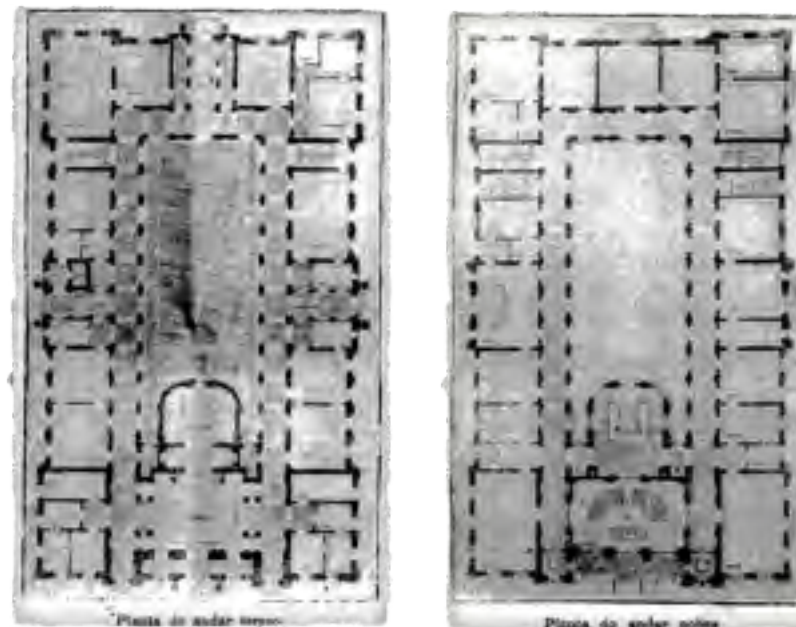


FIGURA 4.84 - O novo Paço Municipal. Plantas do andar térreo e nobre. O Estado de S. Paulo, 9.jul.1911, p.3

Quando a pedra fundamental do paço foi lançada [FIGURAS 4.85 e 4.86], *O Estado de S. Paulo* não economizou em termos que remetiam à noções de antiguidade e centralidade:

O paço municipal, dentro do qual se deve abrigar o governo da cidade com seus pergaminhos e foros, deverá constituir o monumento principal de S. Paulo.

Vae ser erigido em um dos mais antigos quarteirões, entre as ruas Marechal Deodoro e Capitão Salomão, no planalto da antiga cidadella. [passa à descrição do edifício]

<sup>326</sup> A título de exemplo, ver, entre outras, SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei N. 1305, de 11 de abril de 19010, Declara de utilidade pública os prédios ns. 4 a 8-A e 12 da rua Santa Theresa, 6 da rua Capitão Salomão e 3, 5, 7 e 13, da rua Marechal Deodoro, e dá outras providencias;* e SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei N. 1374, de 7 de fevereiro de 1911, Restabelece a lei n. 1305, de 11 de abril de 1910.*

<sup>327</sup> O paço municipal, *O Estado de S. Paulo*, 9.jul.1911, p. 3. Cf. *Lei N°1345 de 26 de agosto de 1910, Auctoriza a construcção do Paço Municipal*

A situação do novo Paço, defrontando a praça João Mendes, dominará o grupo de grandes edifícios que vão constituir a acrópole paulista: a Cathedral, o Forum, o Congresso Estadual<sup>328</sup>.

Antes de Bouvard chegar a São Paulo, a proposta da “acrópole paulista” estendia-se sobre os quarteirões arrasados entre as ruas Capitão Salomão, largo da Sé, Rua Marechal Deodoro e praça João Mendes, com os monumentais edifícios dispostos em fila indiana. É o que se observa em todos os planos analisados até agora.

Parece que é a partir daí que se deve interpretar o que Bouvard escreveu a respeito da área: “Está decidida a construção da Catedral, do Congresso, do Palácio do Governo, do Paço Municipal, do Palácio da Justiça. Serão porventura distribuídos ao acaso?”<sup>329</sup> Refere-se o arquiteto francês, aqui, à disposição em coluna única que aparece nas propostas formuladas tanto pela Diretoria de Obras quanto pelo grupo de Alexandre Albuquerque ou Samuel das Neves [FIGURA 4.87].



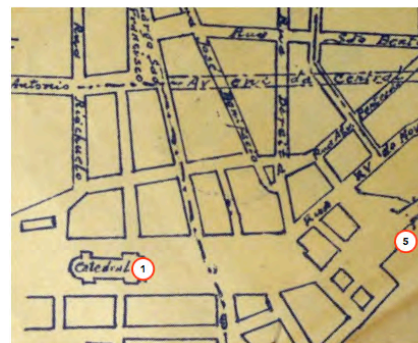
FIGURA 4.85- O novo Paço Municipal. Autoridades. O Estado de S. Paulo, 10.jul.1911, p.6

<sup>328</sup> O Estado de S. Paulo, 9.jul.1911, p. 3.

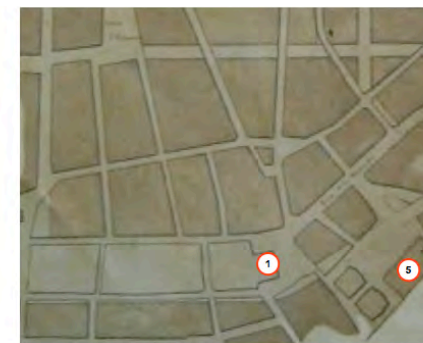
<sup>329</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*



FIGURA 4.86 - O novo Paço Municipal. Pedra fundamental. O Estado de S. Paulo, 10.jul.1911, p.6



Proposta Luiz Bueno de Miranda



Proposta Alexandre de Albuquerque, ou Grandes Avenidas



Plano do Governo Melhoramentos da Capital, ou Samuel das Neves



Plano da Diretoria de Obras Municipais, ou Freire-Guilhem

Legenda:

- (1) Catedral
- (2) Fórum
- (3) Paço Municipal
- (4) Congresso Estadual
- (5) Palácio do Governo

- (A) Largo de São Francisco
- (B) Praça João Mendes
- (C) Praça da Sé

FIGURA 4.87 - A área da Sé nos planos e propostas de anteriores ao Plano Bouvard.

E é por isso, certamente, que Bouvard clama por uma implantação mais elaborada, afirmando que “é de necessidade absoluta colocá-los metodicamente, de forma que concorram para um conjunto que pode ser do maior efeito”<sup>330</sup>.

Imagine-se o que deva ter achado de implantação tão mesquinha, quando se sabe toda a operação que propôs para a implantação do edifício do

<sup>330</sup> Ibid.

Congresso argentino, ou suas preocupações com o entorno do Congresso belga. Bouvard, mais habituado à grandiosidade e eloqüência cívica desde a reconstrução do Hôtel de Ville de Paris, passando pela organização de várias festividades do 14 de Julho, viu ali a necessidade de abertura de uma praça que, abraçada pelos edifícios, também desempenhasse o papel de mediadora entre as instituições abrigadas nos mesmos e os cidadãos paulistanos.

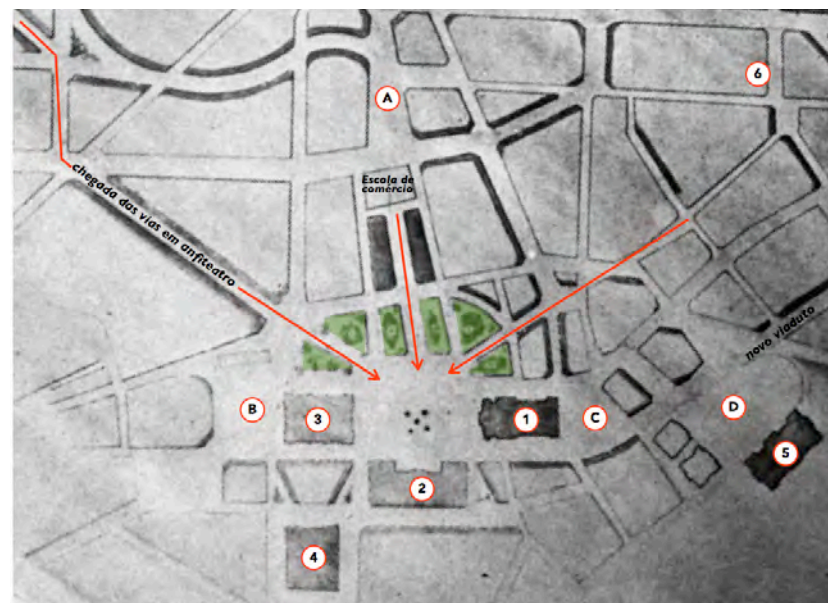
Para tanto, lança mão de um projeto baseado na articulação de vários elementos, pontos focais e perspectivas, segundo os pressupostos de composição arquitetônica aprendidos na École des Beaux-Arts, conforme se viu no Capítulo 1.

No projeto para o Centro Cívico de São Paulo [FIGURA 4.88], que faz parte do plano de melhoramentos proposto por Bouvard em 1911, coerentemente são observadas as mesmas diretrizes de composição presentes nas praças que criou para Istanbul, Bruxelas e Buenos Aires. O tratamento continua sendo monumental e subordinado a eixos longitudinal e transversal muito claramente observáveis e que organizam a disposição dos edifícios da Prefeitura Municipal, ao Sul; do Congresso Estadual, a Leste e da Catedral da Sé, ao Norte.

No centro do conjunto de edifícios institucionais, conformando um largo, há a indicação de um provável conjunto escultórico, disposto em “*quinconce*”<sup>331</sup>, arranjo típico do barroco francês que estava presente em

muitas das praças parisienses e foram substituídos, de meados do século XIX em diante, por arranjos à inglesa.

Em contraponto à massa edificada e, ao mesmo tempo fechando o espaço cívico, um conjunto de praças menores entremeadas de vias dispostas em sentido radial conectam o Centro Cívico ao Largo de São Francisco, intermediadas pelo edifício da Escola de Comércio. No sentido Sudoeste, conecta-se às “vias em anfiteatro” e, no sentido Noroeste, em *continuum* à rua Álvares Penteado, completa a ligação ao largo do Café, defronte ao Grande Hotel.



Legenda:

- |                        |                            |
|------------------------|----------------------------|
| (1) Catedral           | (A) Largo de São Francisco |
| (2) Forum              | (B) Praça João Mendes      |
| (3) Paço Municipal     | (C) Praça da Sé            |
| (4) Congresso Estadual | (D) Largo do Palácio       |
| (5) Palácio do Governo |                            |
| (6) Grande Hotel       |                            |

FIGURA 4.88 - Joseph Bouvard. *Ville de São Paulo. Dispositions proposées pour le Centre de la Capitale*. Detalhe da planta 2, mostrando a disposição proposta para o Centro Cívico de São Paulo. Fonte: (SÃO PAULO (MUNICÍPIO); DUPRAT, 1912)

<sup>331</sup> *Quinconce*. Objetos dispostos em grupos de cinco, sendo quatro nos ângulos de um quadrado e o quinto ao centro (tradução livre da autora). Paul ROBERT, *Micro Robert dictionnaire du français primordial*, 1983. O termo é definido, também, como “arranjo de cinco verticais, com quatro delas nos ângulos de um retângulo e o quinto em seu centro”, segundo Nikolaus PEVSNER, *et al.*, *Penguin dictionary of architecture and landscape architecture*, 1999, p. 467. Em paisagismo e jardinagem, as verticais correspondem à árvores.

Interessante notar o esforço projetual de Bouvard para tornar esse espaço mais importante do que outros espaços historicamente significativos para a cidade, o mencionado Largo São Francisco, a Praça do Senado ou praça João Mendes, a Praça da Sé e o largo do Palácio, atual Pátio do Colégio, marco simbólico da fundação da cidade. De fato, Bouvard compreende que somente com uma série de transformações que ampliem a espacialidade do conjunto, este poderá superar, em termos simbólicos, a força dos demais. Assim, propõe um desenho que se traduz na promoção, para quem se aproxima do local, de uma série de perspectivas, a partir de vários pontos de vista, todas convergindo para o conjunto em “*quinconce*” no centro do largo. Ao invés de um único eixo longitudinal que organiza o conjunto, como o constante no plano Freire-Guilhem, Bouvard propõe solução mais elaborada, com dois grandes eixos que se entrecruzam no “*quinconce*” central e outro eixo transversal secundário [FIGURA 4.89].

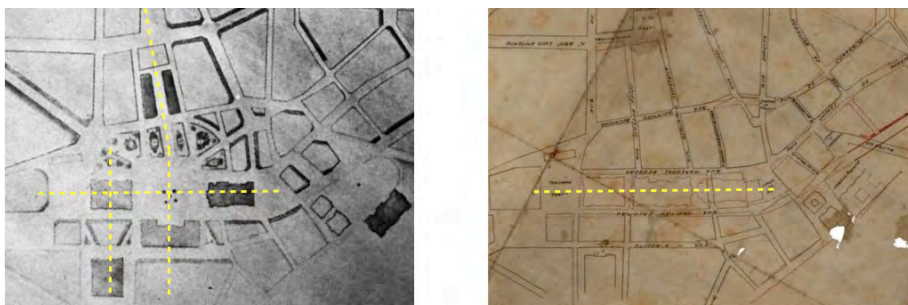


FIGURA 4.89 - A solução de Bouvard para o Centro Cívico em contraposição à organização menos complexa do Plano Freire-Guilhem.

No aspecto volumétrico, as pequenas praças servem para arejar o conjunto e valorizar os dois blocos paralelos que se organizam junto à nova rua criada para ligar o centro cívico à Escola de Comércio [FIGURA 4.90]



FIGURA 4.90 - O arranjo de Bouvard para o Centro Cívico e as praças criadas para arejar o conjunto, em um balanço entre volumes edificados e áreas abertas.

O tratamento das praças está em conformidade com a composição de raiz barroca empregada nas demais praças concebidas por Bouvard, contrapondo-se ao tratamento dado ao parque do Vale do Anhangabaú, que segue a vertente do *jardin paysager* ou *jardin à l'anglaise*<sup>332</sup>.

Isso pode ser tomado também como a replicação de uma prática projetual haussmanniana, que distingue os termos “*place*”, “*square*”<sup>333</sup> e “*parc*”. Em termos de linguagem paisagística, o primeiro termo corresponde àquilo que se poderia chamar de “largo” ou “praça seca”, o segundo corresponde a “praça”, sempre gradeada, podendo estar inserida no centro ou lateral de uma “*place*”. Finalmente, o terceiro termo, “*parc*”, corresponde a estruturas maiores e mais complexas dentro das cidades, com o mesmo

<sup>332</sup> Para o conceito de *jardin à l'anglaise*, ver Roseli Maria Martins D'ELBOUX, *O pitoresco e o jardin anglais*, 2007

<sup>333</sup> *Square*. 1. Espaço urbano retangular rodeado por edifícios; equivalente à *place* francesa, à *piazza* italiana ou à *plaza* espanhola. 2. Tipo especial desenvolvido no final do século XVII, rodeada por residências de padrono elevado, com um jardim central fechado e plantado com árvores e arbustos para uso exclusivo da vizinhança que era conjuntamente responsável por sua manutenção. A partir do século XIX foram imitadas na Europa continental e nos Estados Unidos. Nikolaus PEVSNER, *et al.*, *Penguin dictionary of architecture and landscape architecture*. Ver também, o tópico “L'invention du square” em Nicholas BULLOCK, *Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles*, 2009, p. 91

sentido que é empregado em português. O próprio Barão Haussmann refere-se à essa distinção em suas *Mémoires*<sup>334</sup>.

De acordo com esses conceitos, o que Bouvard propõe para o Centro Cívico é uma grande “*place*” circundada em três dos seus lados por edifícios institucionais e, fechando-a no quarto lado, a Oeste e no lado oposto aos edifícios, um conjunto de “*squares*”.

Para o Anhangabaú, é proposto um “*parc*”. Este último termo, dentro da concepção haussmanniana de cidade, tende a ser sempre tratado segundo as regras do *jardin anglais* e daí resulta ter aspecto pitoresco contrastando com a organização barroca das “*places*” e “*percées*” abertas no tecido urbano parisiense.

#### 4.5.3.1.2. O CENTRO CÍVICO NA ESTAMPA 10

A Estampa 10 [FIGURA 4.91] foi, provavelmente, montada a partir dos desenhos constantes nas pranchas 4 [FIGURA 4.20] e 5 [FIGURA 4.22], modificando-se o Centro Cívico. Além disso, essa Estampa detalha a concepção do triângulo expandido proposto por Victor da Silva Freire no Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais. O item “Projectos da Diretoria de Obras — Memorial” constante no *Relatório de 1911...*<sup>335</sup> explica a concepção do “novo ‘Triângulo’ com área ampliada de tal forma a

ter “mais do dobro da do antigo e cuja formação desafogará por completo a zona utilizada da collina em que foi fundada a primitiva cidade”<sup>336</sup>.

Esta Estampa é de suma importância para Victor da Silva Freire, pois é ela que garante a implantação do Triângulo expandido, contando ainda com o alargamento de algumas ruas em seu interior, a saber as ruas Senador Feijó e Benjamin Constant, para garantir o bom fluxo viário no lado menor do Triângulo e, alegando que “a Camara insistiu, porém, pelo alargamento da rua de São João” para o que estavam já realizadas “todas as desapropriações” conclui que o lógico seria optar pela “substituição da rua proposta por Bouvard \_pelo alargamento da travessa do Grande Hotel que, com a travessa do Commercio e o galho Este-Oeste da rua da Boa Vista” irá constituir uma arteria transversal”<sup>337</sup>.

A Estampa 10 é documento que atesta que Victor da Silva Freire continua a defender o Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais e não parece disposto a abrir mão de quaisquer detalhes que esse plano propunha. Segundo o Memorial da Diretoria de Obras, é vital que se promova o “aumento da capacidade das vias de acesso” e a “facilidade de circulação nas mesmas”, dada a alegada dificuldade da transposição da “depressão do Anhangabahú”<sup>338</sup>. Apesar da solução dada por Bouvard, o Diretor de Obras continua entendendo o vale como um empecilho para o desenvolvimento “em nível” da cidade. E esse empecilho se dá no sentido Leste-Oeste. No sentido Norte-Sul, isto é, Mercado de São João-Riachuelo, em que pesem as indicações feitas entre 1903 e 1907 pelo vereador Silva Telles e seus pares, e ainda que Bouvard tenha atendido plenamente essa

<sup>334</sup> “Le nom de *square* signifie, en anglais: carré. Nous désignons ainsi, à l’instar de nos voisins s’outre-mer, les jardins presque toujours clos de grilles, entourant ou côtoyant certains de nos édifices, occupant le milieu de la plupart de nos Places, ou bien utilisant des espaces laissés libres par le tracé de nos voies publiques nouvelles et par le plan de lotissement des parcelles de terrain demeurées en dehors des alignements de ces voies et livrés à la reconstruction. La forme de ces enclos verdoyants et fleuris dans la belle saison, pleins d’air et de lumière, en tout temps, ne justifie point cette qualifications, je le confesse, en bien de cas.” In: Baron HAUSSMANN, *Mémoires*, p. 933-934.

<sup>335</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>336</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>337</sup> *Ibid.*, p. 19. — grifo do original

<sup>338</sup> *Ibid.*, p. 18.

demanda, a solução de ligação entre os dois logradouros, já aventada por Augusto Pinto em 1900, é sumariamente ignorada por Victor da Silva Freire.

Veja-se o que o Memorial da Diretoria de Obras traz a respeito:

O plano em via de execução para o “Curso Central”, que vae ser executado no valle, comporta ruas de facil circulação entre o Theatro Municipal e a rua Líbero Badaró, as quaes virão descarregar em parte aquella passagem principal [o viaduto do Chá]. É essa uma particularidade do projecto Bouvard; graças a ella o fundo desse logradouro terá vida e animação.<sup>339</sup>

O texto refere-se à possibilidade de entrada no Triângulo pela rua de São João, a partir do largo do Paiçandu, “*de nivel e em linha recta*”<sup>340</sup>, por meio do viaduto proposto por Freire. Desse modo, as proposições da Diretoria de Obras Municipais somente contemplam soluções que se dão no sentido transversal ao vale. A avenida-parque proposta por Bouvard é ignorada e tratada como um “curso”<sup>341</sup>, resultando daí, infelizmente, a consolidação da ideia de um parque voltado apenas ao recreio e contemplação. Um exemplo de avenida implantada em um parque pertencente ao repertório de Bouvard é o Parque Monceau, em Paris. Pode-se observar, na FIGURA 4.92, que quando reformulado, dentro do conjunto das operações haussmannianas, previu-se a implementação de uma avenida interna ao parque, que promoveria a ligação das avenidas Van Dyck e Velasquez.

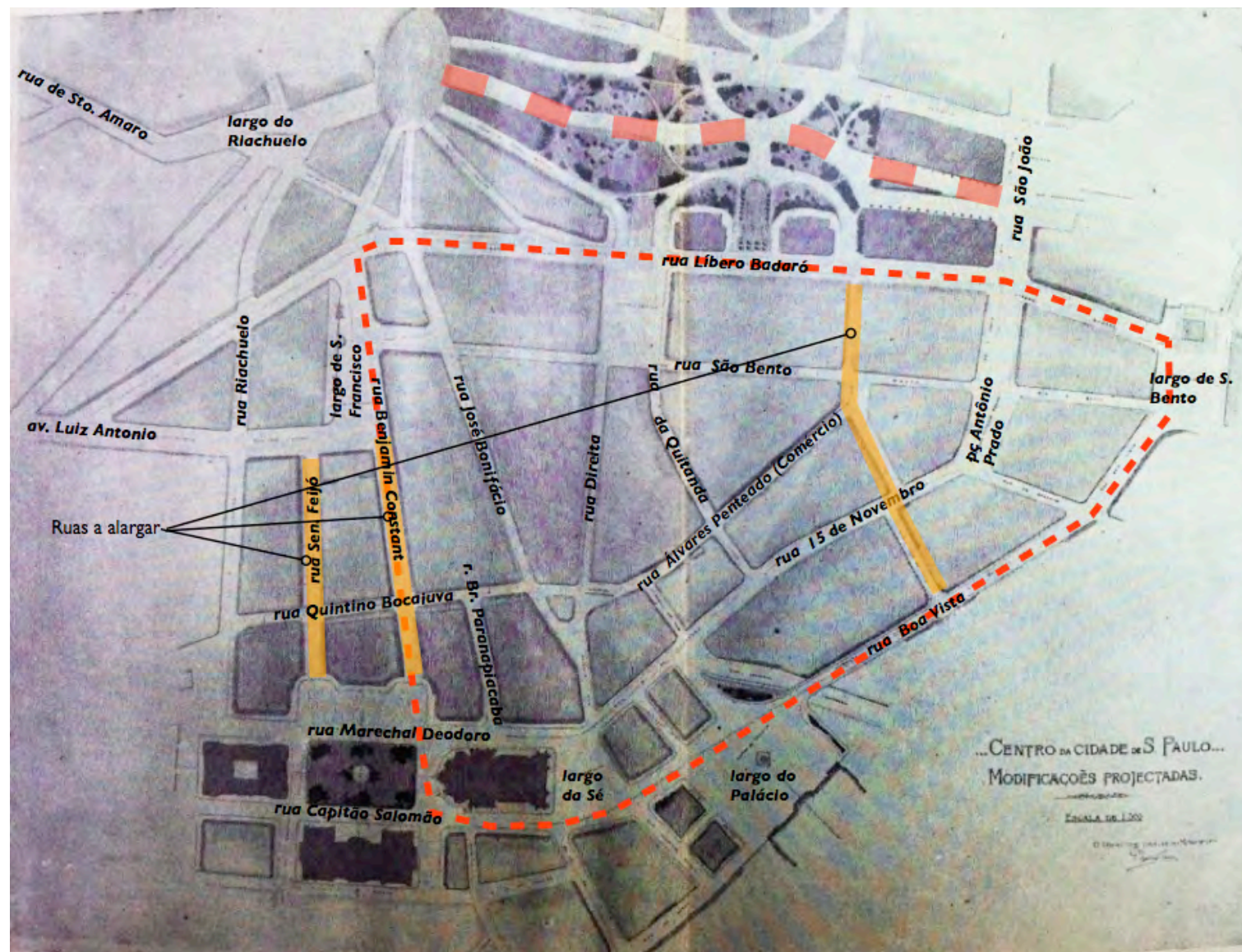
---

<sup>339</sup> Ibid., p. 19.

<sup>340</sup> Ibid. — grifo do original

<sup>341</sup> O termo pode ser traduzido por “curso, percurso, trajeto. No sentido figurado,, como “via, circulação, fluxo” e, ainda, “avenida” e “desfile de carros”. Este último termo era bastante utilizado à época, em referência às manifestações populares como o carnaval e parece ser esse seu uso no texto. Ivone C. BENEDETTI, *Dicionário Martins Fontes Italiano-Português*, 2004, p. 251.





Legenda:



Triângulo expandido



Ruas a alargar



O "curso central"

FIGURA 4.91— Estampa 10. Centro da cidade de São Paulo. Modificações projectadas. Abaixo, o Centro Cívico. Ao alto, o Vale do Anhangabau com os dois blocos Prates. Ao centro, as modificações no sistema viário do "Triângulo", com a solução de prolongamento da rua Libero Badaró acordada, provavelmente, pela intervenção de Bouvard. No *Relatório de 1911...* está confirmado o propósito de Victor da Silva Freire em manter as diretrizes gerais do Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais. Fonte: Relatório do Prefeito de 1911... Acervo Biblioteca AHM. Foto da autora, 2011.

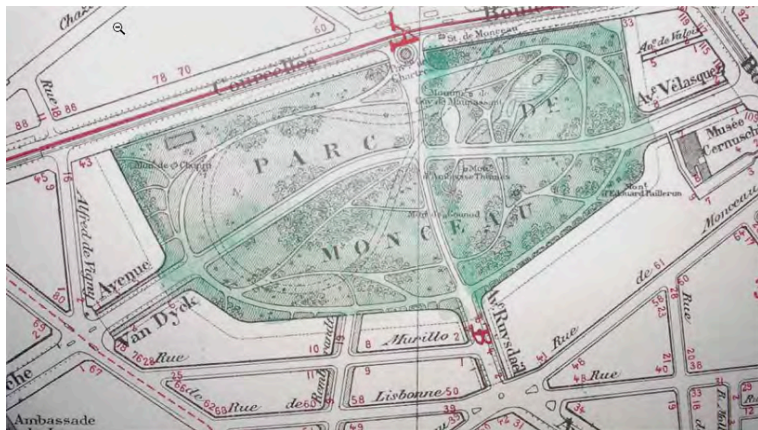


FIGURA 4.92 - Parque Monceau. 24.set.19124. Fonte: Alexandre Marchand, 2006<sup>342</sup>.

Quanto ao Centro Cívico, a concepção de Bouvard para a área também foi alterada, em seguida à apresentação de seu Relatório à Prefeitura. A FIGURA 4.93 (direita) mostra a alteração, quando o desenho concebido por Bouvard foi simplificado. Observe-se que as pequenas praças, as *squares*, são suprimidas, para que se preservasse a possibilidade de edificar nas quadras criadas. Essa alteração é citada no *Relatório de 1911...* como uma “praça decorativa em que a coexistência de tres edificios publicos importantes deu a Bouvard a idéa de crear um ‘Centro Cívico’”<sup>343</sup>. Essa passagem sobre a criação do Centro Cívico que, como se viu, estava de acordo com os preceitos haussmannianos, é justificado por outras premissas no texto de Duprat, mais caras ao Diretor de Obras. Em nota de rodapé, o texto afirma:

Cumpra aqui dizer de passagem que toda esta parte [o Centro Cívico] foi estudada tendo em vista o melhor effeito a tirar para

<sup>342</sup> Alexandre MARCHAND, *De la «steppe» désolée au quartier convoité: L'aménagement et l'embellissement du Champ de Mars entre 1900 et 1929*, 2006

<sup>343</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 20.

esses edificios. As distâncias livres deante dos mesmos segundo as visuaes de observação mais favoráveis, foram determinadas pelas regras, hoje universalmente acceitas, de Maertens.<sup>344</sup>

A propósito desse autor, cujas ideias aproximam-se das de Sitte, Moravánszky<sup>345</sup> afirma:

A intenção de Maertens era determinar proporções espaciais ‘ideais’ nos interiores e no desenho urbano. [...] Maertens desenvolveu uma escala para formas arquitetônicas em correlação com o conforto visual: ‘bei normalisirtem Standpunkt’, conectando o tamanho de um detalhe com a máxima distância de visualização, como base para uma Harmonielehre [teoria da harmonia]<sup>346</sup>

Moravánszky cita, ainda, uma passagem da obra de Maertens que, coincidentemente, revela-se muito apropriada ao discurso presente no *Relatório de 1911...*<sup>347</sup>:

<sup>344</sup> Ibid. — grifo do original

<sup>345</sup> Ákos MORAVÁNSZKY, *The optical construction of urban space: Hermann Maertens, Camillo Sitte and the theories of ‘aesthetic perception’*, *The Journal of Architecture* 17, n. 5, 2012, p. 675.

<sup>346</sup> Hermann Maertens, *Die Theorie und Praxis des ästhetischen Sehens in den bildenden Künsten. Auf Grund der Lehre der physiologischen Optik\_ [A escala ótica ou a teoria e pratica da visão estética nas artes com base na ótica fisiológica]*, de 1877. “A intenção de Maertens era determinar proporções espaciais ‘ideais’ nos interiores e no desenho urbano. [...] Maertens desenvolveu uma escala para formas arquitetônicas em correlação com o conforto visual: ‘bei normalisirtem Standpunkt’, conectando o tamanho de um detalhe com a máxima distância de visualização, como base para uma Harmonielehre [teoria da harmonia]” In: *ibid.*

<sup>347</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 20.

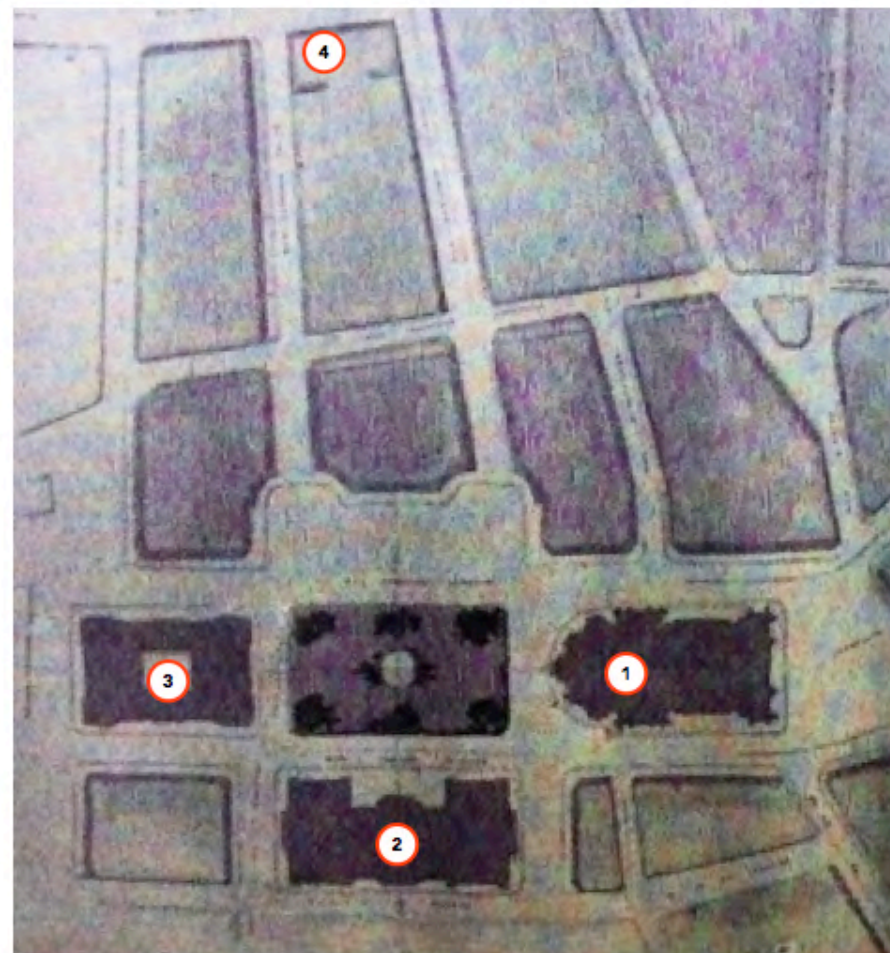


FIGURA 4.93 - À esquerda, a planta com a proposta da Diretoria de Obras Municipais para a alteração do Centro Cívico concebido por Bouvard. Em hachurado fino o projeto de Bouvard. Em vermelho, as alterações propostas. Tinta e grafite sobre papel. Acervo AHM. Foto da autora, 2011. À direita, detalhe da Estampa 10 do Relatório do Prefeito de 1911... assumindo as alterações.. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Legenda:

(1) Catedral

(2) Forum

(3) Paço Municipal

(4) Escola de Comércio

O prazer em uma obra de arte é totalmente perdido se nós não formos capazes de vê-la de uma certa distância. Portanto, é justificável abrir espaços no entorno de edifícios importantes (igrejas) ainda não construídos, ou, se já edificadas, proceder à demolição, como as estruturas ao leste da Catedral em Colônia, abrindo uma grande praça.<sup>348</sup>

Essa menção à Maertens resultava, evidentemente, da admiração do Diretor de Obras, Victor da Silva Freire, por Stübben. Sabe-se que esse último teve uma “fase de interesse pelo lado artístico do planejamento urbano, demonstrando entusiasmo pelas teorias estéticas de Hermann Maertens”<sup>349</sup>.

Suprimidas as “squares”, perdeu sentido a existência da nova rua que ligaria o Centro Cívico ao largo São Francisco e deixaria em evidência o edifício da Escola de Comércio. O abandono dessa ideia também é justificado no *Relatório de 1911...*<sup>350</sup> pelo alto custo das desapropriações. Ainda que alterado o desenho, os eixos longitudinal e transversais são mantidos, bem como a ideia de uma centralidade na praça, a chamar todas as perspectivas para si.

É interessante observar como um mesmo discurso poderia ser interpretado de maneiras diversas. Na definição do Centro Cívico, aos olhos dos comentaristas da época, as intenções da Diretoria de Obras Municipais traduzia-se no desenho apresentado por Bouvard, como se lê em nota publicada em julho daquele ano:

<sup>348</sup> Tradução livre da autora No original: “The delight in an artwork is entirely lost, if we are not able to view it from a longer distance. Therefore it is justified to leave the space around precious buildings (churches) unbuilt, or if it is already built, to demolish, like the structures to the east of the Cathedral in Cologne, to open a wide square.” In: Ákos MORAVÁNSZKY, *The optical construction of urban space: Hermann Maertens, Camillo Sitte and the theories of ‘aesthetic perception’*, p. 675.

<sup>349</sup> George R. COLLINS e Christiane Crasemann COLLINS, *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno. Construcción de ciudades según principios artísticos*, 1980, p. 44-45.

<sup>350</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 20.

Sucedendo o mesmo com relação aos respeito à parte antiga da cidade, à constituição do centro cívico formado pelo agrupamento dos monumentos públicos, ao emprego da linha curva dos alinhamentos novos, à disposição dos espaços abertos; todos esses pontos eram francamente apontados e defendidos pela repartição técnica da Prefeitura.<sup>351</sup>

No entanto, reitera-se, ao se observar a alteração realizada, nota-se claramente que as soluções são apoiadas em diferentes premissas. Victor da Silva Freire embasa suas decisões em questões mais funcionais, ligadas à circulação urbana. Bouvard, como se viu, espera tirar partido do conjunto de praças para obter um efeito monumental..

Entre os papéis do Escritório Técnico Samuel das Neves depositados no setor de projetos da Biblioteca da FAUUSP encontrou-se uma outra versão para o mesmo desenho discutido acima. Trata-se do desenho intitulado “Plano do Centro Cívico”, uma alternativa que incorpora, além da alteração do Centro Cívico proposta pela Diretoria de Obras Municipais, o prolongamento da rua Líbero Badaró até a avenida Luiz Antônio [FIGURA 4.94, em vermelho] que, como discutido no Capítulo 2, não fazia parte do escopo de ações do Plano do Governo para os Melhoramentos da Cidade. Nesse desenho consta, também, o prolongamento da avenida Luiz Antonio até “os quatro cantos” [FIGURA 4.94, no destaque].

A incorporação de ambas as proposições — o prolongamento da rua Líbero Badaró até a brigadeiro Luiz Antonio e o prolongamento desta até os “quatro cantos” — parece ter sido uma solução pensada por Bouvard provavelmente para por termo à outra questão que dividia opiniões, tendo Victor da Silva Freire de um lado e a Secretaria da Agricultura de outro, retomando, esta última, a proposta de Luiz Bueno de Miranda.

<sup>351</sup> *Correio Paulistano*, 19.mai.1911, p. 4-5.

Também aqui revela-se uma solução conciliatório de Bouvard. Ao invés de rasgar todo o antigo tecido do centro do Triângulo, como propusera Luiz Bueno de Miranda e a Secretaria da Agricultura, a avenida seria levada até a nova praça a ser criada, a atual praça do Patriarca, de modo a orientar o fluxo de veículos proveniente do sul em direção ao viaduto do Chá e vice-versa.

Por outro lado, quanto à extensão da rua Líbero Badaró até a avenida Luiz Antonio, quando cotejados desenhos do Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais [FIGURA 3.101] e o Plano do Centro Cívico [FIGURA 4.94], nota-se que a solução da extensão da rua Líbero Badaró pela rua do Ouvidor e em seguida pela rua de Santo Amaro, prevista no Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais e defendida por Victor da Silva Freire, também foi abandonada em favor de solução em que a nova via seria implantada em situação de meia-encosta.

Esta pesquisa entende que, novamente, é pela intervenção de Bouvard que o tramo final da Líbero Badaró proposto é deslocado para a parte posterior do convento de São Francisco. Essa sugestão está presente na planta nº 2 do Relatório Bouvard [FIGURA 4.20] e coaduna-se com as “vias em anfiteatro”, conforme mostra o detalhe da referida planta, na FIGURA 4.88. Dessa maneira, a rua se desenvolveria com declividade aceitável, transpondo o ribeirão Itororó mais à montante, ao contrário da solução original proposta pela Diretoria de Obras Municipais, que produziria, pelo abrupto desnível da ladeira de Santo Amaro, atual do Ouvidor, até o fundo do vale do rio Itororó, declividades que poderiam ultrapassar o índice de 20% e, portanto, poderiam causar certa dificuldade para a circulação de bondes. As FIGURAS 4.95 e 4.96 oferecem uma comparação entre as duas opções.



Legenda:  
 (1) Catedral (2) Forum (3) Paço Municipal  
 (4) Escola de Commercio

FIGURA 4.94 - Plano do Centro Cívico. Tinta e grafite sobre papel-linho. ETSN. Acervo BFAUUSP.



FIGURA 4.95 - Perfil longitudinal aproximado (com níveis atuais) da solução para a extensão da rua Libero Badaró prevista no Primeiro Plano da Diretoria de Obras Municipais ou Plano Freire-Guilhem. Na extensão pela rua Santo Amaro, a cota mais baixa chegaria a estar 17 metros abaixo do fim da rua Libero Badaró. Desenho Acervo Biblioteca FAUUSP sobre base GoogleEarth 2014.



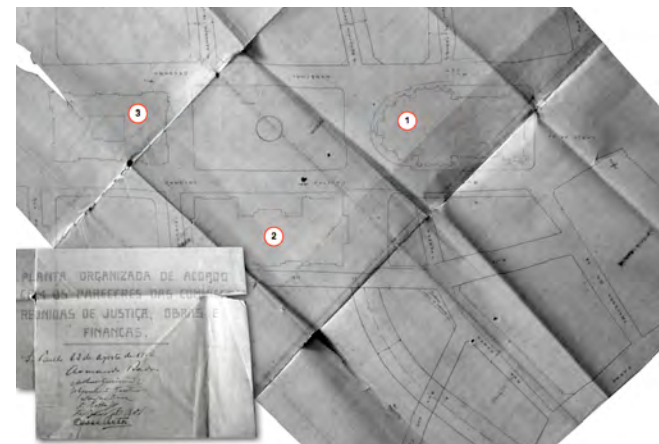
FIGURA 4.96 - Perfil longitudinal aproximado (com níveis atuais) da solução para a extensão da rua Libero Badaró prevista na Estampa 10 do Relatório de 1911... Na acomodação proposta, derivada do Plano Bouvard, o desnível não passaria de três metros. Desenhos acervo AHM sobre base GoogleEarth 2014.

Constata-se que o debate não cessou após a “solução conciliadora” dos palacetes Prates, como se poderia supor. Ao contrário, os ajustes naturais decorrentes — e necessários — da passagem do plano mais geral para a realidade, ou seja, para um conjunto de desenhos que deveria informar as obras e os processos de desapropriação, deram espaço para mais uma série de tratativas em que as partes envolvidas, poder público e proprietários, procuraram fazer valer seus interesses.

Em 1912, a solução da Diretoria de Obras Municipais foi novamente alterada, com a inclusão de ligação em curva entre a rua do Carmo e o Centro Cívico, melhorando o acesso a quem viesse da várzea do Carmo para o Triângulo. Essa alteração foi formalizada pela Lei n. 1582, de 1912<sup>352</sup> que traz em anexo a planta que se entendia como definitiva, que poder ser vista na FIGURA 4.97.

Em 1913, no entanto, houve nova alteração, quando, pela aprovação da Lei n. 1654<sup>353</sup>, que celebrava acordo entre a Prefeitura e a Mitra Diocesana de São Paulo, ficou decidido que a catedral ficaria na parte mais alta da esplanada, conforme ilustra a FIGURA 4.98 e onde finalmente o edifício religioso foi construído. Como a catedral passou a ocupar o seu lugar, o Paço Municipal foi deslocado para a posição do Fórum. Este, por sua vez, seria deslocado para o local onde Bouvard havia previsto o conjunto de praças. Os eixos longitudinal e transversal estavam mantidos, mas a relação de simetria só se manteve no sentido da maior dimensão da

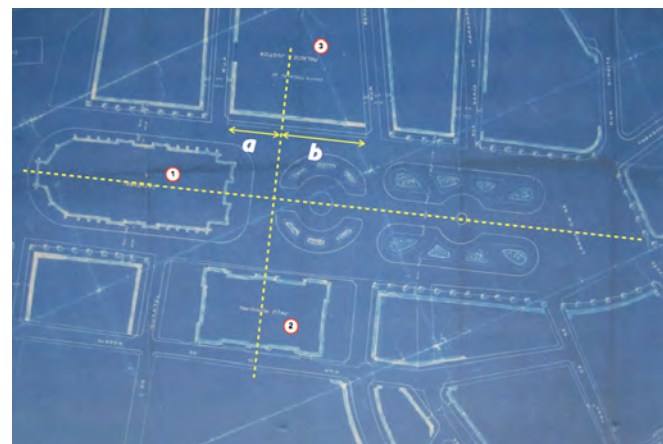
praça. O edifício destinado ao Palácio da Justiça não acompanharia a simetria do Paço Municipal, como mostra a FIGURA 4.98.



Legenda:

- (1) Catedral (2) Fórum (3) Paço Municipal

FIGURA 4.97- *Planta organizada de acordo com os pareceres das comissões reunidas de Justiça, Obras e Finanças. São Paulo, 12 de agosto de 1912.* O documento ratifica a configuração do Centro Cívico segundo a alteração proposta pela Diretoria de Obras Municipais, acrescentando, ainda, o acesso desde a rua do Carmo. O desenho é anexo da Lei n. 1582, de 2.set.1912. Cópia heliográfica rubricada pelos vereadores. Acervo AHM. Foto da autora, 2012



Legenda:

- (1) Catedral (2) Paço Municipal (3) Palácio da Justiça

FIGURA 4.98 - *Planta do Centro Cívico, 1913.* Planta do Centro Cívico a ser erguido na futura Praça da Sé, com o deslocamento da posição da catedral, conforme acordo entre a Mitra Metropolitana, o Governo do Estado e a Prefeitura. Cópia heliográfica. Acervo AHM. Foto da autora.

<sup>352</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1582, de 2 de setembro de 1912, Auctoriza a Prefeitura a construir o Centro Cívico e declara de utilidade publica os predios e terrenos necessarios para essa construcção.*

<sup>353</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1654, de 10 de março de 1913, Approva o accôrdo feito pelo Prefeito com o Governo do Estado e a Mitra Metropolitana*

## 4.5.3.2. A ESTAMPA 11 E O ACESSO AOS BAIRROS OCIDENTAIS

No conjunto de desenhos apresentados no Relatório do Prefeito de 1911<sup>354</sup>, a Estampa 11 [FIGURA 4.99] chama a atenção por aparentemente não apresentar proposta significativa, a não ser o prolongamento da rua D. José de Barros, como visto há pouco. Segawa fez uma interpretação interessante, ao articulá-la a outro desenho da série, a Estampa 10 [FIGURA 4.91], provavelmente informado pela Estampa 12 [FIGURA 4.103], que apresenta o conjunto de proposições para a cidade: os desenhos, juntos, ilustram as novas possibilidades de circulação estabelecidas entre o “Triângulo” e a “Cidade Nova”, como se observa na FIGURA 4.100.

Esses desenhos são produzidos pela Diretoria de Obras Municipais, assinados pelo seu Diretor, Victor da Silva Freire e, não por acaso, estão elencados sucessivamente. como a Estampa 10 [FIGURA 4.91], a Estampa 11 [FIGURA 4.99] intitulada “Comunicações projectadas entre o centro, as estações ferroviárias e os bairros occidentaes” ilustra operações previstas por Victor da Silva Freire. Neste caso, em complementação às proposições contidas no Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais.

Enquanto a Estampa 10 [FIGURA 4.91] informa a respeito da solução do “anel externo” defendido por Freire, da solução para o Centro Cívico e para o vale do Anhangabaú, a Estampa 11 [FIGURA 4.99], se considerada no contexto do Plano Bouvard, parece ser demasiado grande para apenas informar sobre o prolongamento da rua D. José de Barros e sua

conexão com a rua da Conceição alargada e o viaduto de Santa Efigênia, resultando em um desenho “vazio”.

A partir da articulação feita por Segawa [FIGURA 4.100] e sabendo-se que os desenhos estão atrelados aos objetivos da Diretoria de Obras Municipais, procurou-se cotejá-la com a base comum a todos os desenhos, ou seja, os levantamentos realizados pelo Escritório Técnico Samuel das Neves.

Transpareceram, então, outras operações projectadas que, de fato, justificam a nomenclatura da planta, pois fica claro que o que se procurava era otimizar a circulação entre as Estações da Luz e Sorocabana e “os bairros occidentais” — nesse caso, especificamente, Consolação e Higienópolis, pois os demais, Perdizes, Lapa, Barra Funda, eram acessados principalmente pelo eixo São João-Palmeiras.

Os termos do texto do *Relatório de 1911...*<sup>355</sup> corroboram a assertiva acima e deixam claro o quanto os objetivos do Diretor de Obras Municipais tendem à questão da circulação e o quanto ele está empenhado em levar adiante as proposições do Segundo Plano da Diretoria de Obras, bem como o quanto insiste na ideia da expansão do Triângulo “em nível”, como já se comentou no capítulo anterior:

O que resta agora do projecto de linhas primaria do plano de viação da cidade é apenas obra de previsão e futuro, que cumpre não perder de vista, para evitar a repetição dos males actuaes. Já aqui foi mencionada a tendência de crescimento da cidade para o lado do Oeste. É preciso antever a necessidade do augmento das correntes que desse lado se dirigirão: 1ª, para as estações ferro-viarias; 2ª, para o centro.<sup>356</sup>

354 \_\_\_\_\_, *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

355 Ibid.

356 Ibid., p. 20.



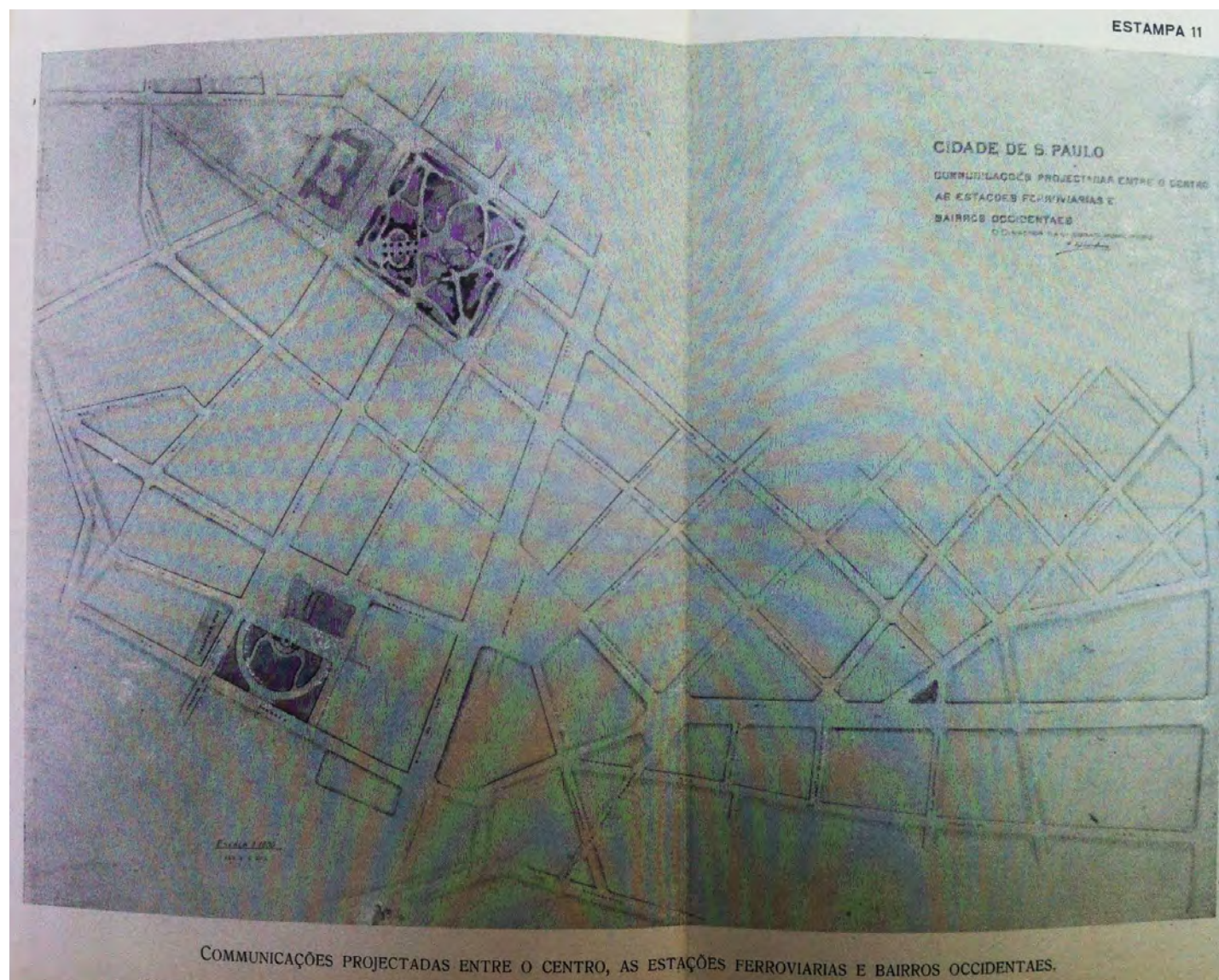


FIGURA 4.99— Estampa 11 — Comunicações projectadas entre o centro, as estações ferroviárias e os bairros occidentaes. Na prancha: Comunicações projectadas entre o centro, as estações ferro viárias e os bairros occidentaes.O Director de Obras do Município [a] VFreire. [embaixo, à esquerda:] Escala [ilegível]. In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

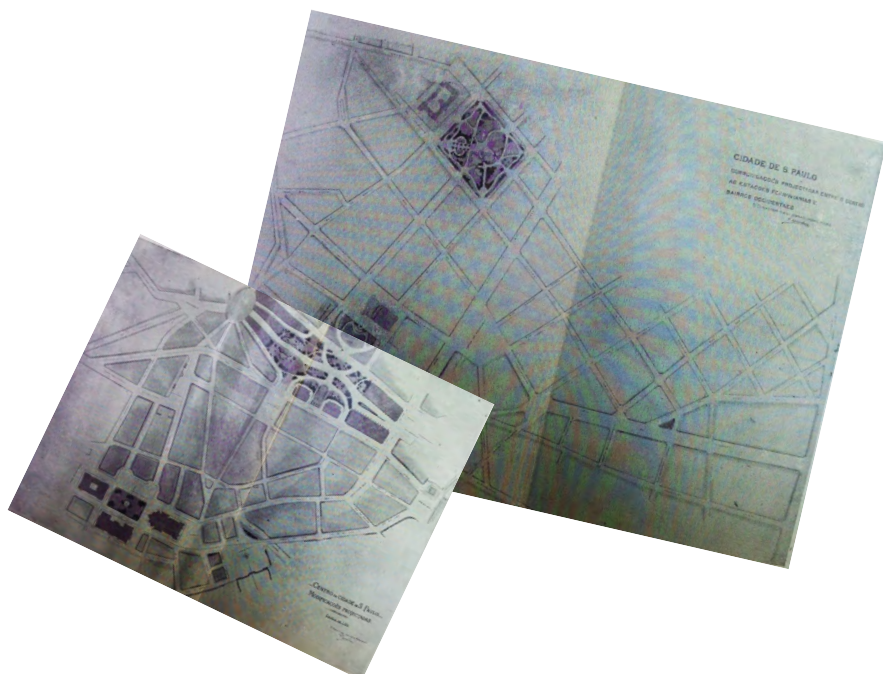


FIGURA 4.100 - Articulação entre as Estampas 10 e 11 do *Relatório de 1911* apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat.. Acervo AHM. Foto da autora, 2011

Mais adiante, ao referir-se à segunda “corrente”, Victor da Silva Freire volta à ideia do viaduto da avenida São João:

Esta ultima linha [de vias a abrir] serviria igualmente à *segunda* das correntes enunciadas. Encontra-se ella com o primeiro alinhamento nas proximidades da rua de São João, a qual por sua vez *de nível e em linha recta* attinge, por meio de um Viaducto a construir, o centro actual, na praça Antonio Prado.<sup>357</sup>

Assim, a FIGURA 4.101 mostra que além da ligação dos largos do Paiçandu e de Santa Efigênia, é proposto que a rua D. José de Barros seja também prolongada até o encontro das ruas Araújo e Ipiranga.

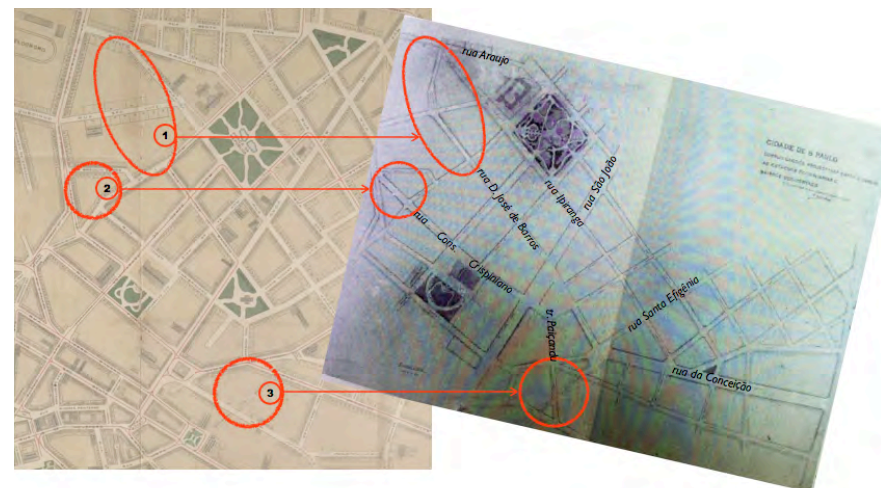


FIGURA 4.101 - Operações propostas na Estampa 11 evidenciadas pela comparação com o levantamento cadastral de 1910, além da ligação dos largos do Paiçandu e de Santa Efigênia: (1) prolongamento da rua D. José de Barros até a esquina das ruas Ipiranga e Araújo; (2) prolongamento da rua Conselheiro Crispiniano até a rua Xavier de Toledo, na esquina da rua Bráulio Gomes e (3) prolongamento da travessa Paiçandu até a rua Anhangabaú.

Igualmente, a rua Conselheiro Crispiniano deveria se estender até o encontro das ruas Bráulio Gomes e Xavier de Toledo e, finalmente, propôs-se que a travessa Paiçandu, mais tarde rua Capitão Salomão, fosse estendida até a rua Anhangabaú, sob o novo viaduto de Santa Efigênia. Esta, também, talvez tenha sido uma operação aventada anteriormente, pois está presente no desenho da implantação do viaduto [FIGURA 4.102], certamente produzido antes de 1911, já que as obras tiveram início em 1910<sup>358</sup>.

<sup>357</sup> Ibid. — grifo do original  
556

<sup>358</sup> *Melhoramentos da capital 1911-1913*, ; Ver também Paulo Alcides ANDRADE, *Portal Met@alica. História do Aço: Viaduto Santa Efigênia*.

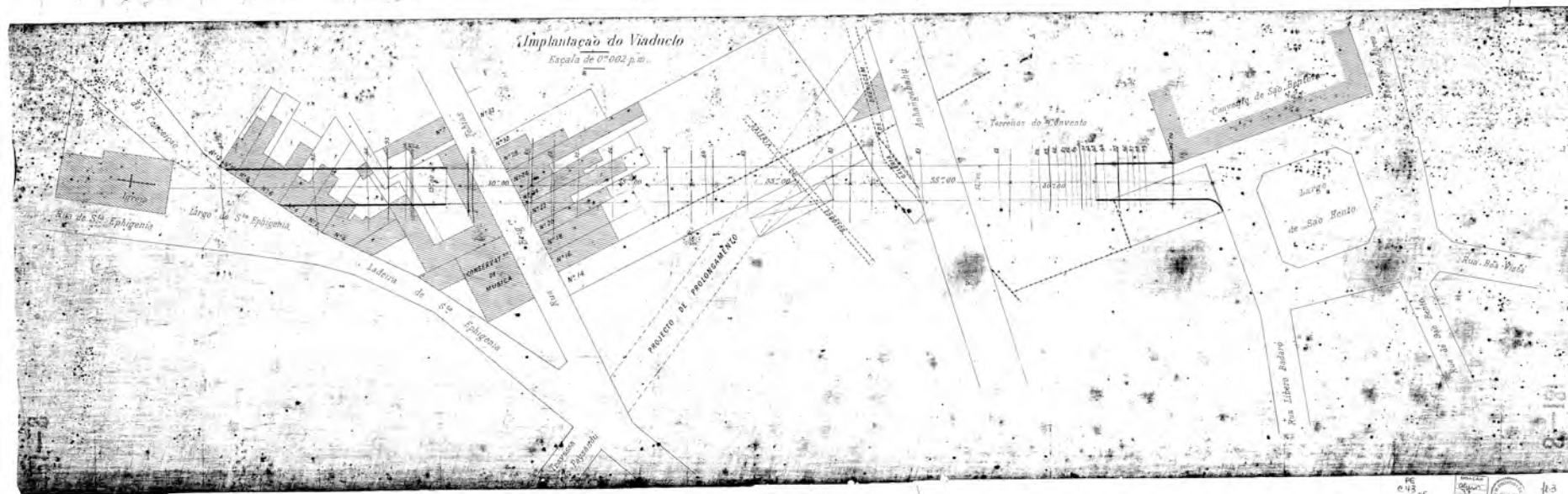


FIGURA 4.102 - Giuseppe Chiapperi e Giulio Micheli. *Implantação do Viaducto*. Escala de 0,002 p.m. [1:2000], 1911-1913. Observar na confluência da ladeira de Santa Efigênia com a rua Brigadeiro Tobias, o “projecto de prolongamento” da Travessa do Paysandú. Apesar da data constante nos registros da Biblioteca, acredita-se que o desenho seja mais antigo, em pelo menos dois ou três anos, pois sabe-se que a concorrência ocorreu em 1908 e o início das obras se deu em 1910, quando Bouvard esteve em São Paulo, a estrutura metálica do viaduto estava sendo montada, sob supervisão de Joahann Grundt. Tinta sobre paepl-linho. Acervo Biblioteca da FAUUSP.

Tais operações estão descritas e justificadas no Memorial da Diretoria de Obras constante do *Relatório de 1911...*: “Um pequeno accrescimento fará beneficiar deste caminho ao resto dos bairros altos da cidade (Bella Cintra, Consolação e Hygienopolis). É o prolongamento da rua Conselheiro Chrispiniano até a rua da Consolação, equina de Braulio Gomes”<sup>359</sup>. Mais à frente, o texto afirma que “a corrente de circulação mais importante que apresenta a cidade é a que provêm dos bairros do quadrante Oeste (Villa Buarque, Santa Cecilia, Perdizes, Palmeiras, Hygienopolis e

parte de Consolação)”, respondendo por “40% do numero total dos passageiros” dos bondes da Light & Power.

<sup>359</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 17.

#### 4.5.3.3. A ESTAMPA 12 SUBSTITUI

##### A PLANTA 1: ANÚNCIO DE NOVAS OPERAÇÕES

A Estampa 12 [FIGURA 4.103], ilustra o que seria o plano geral de intervenções a serem realizadas na capital paulista. Em conjunto com as Estampas 10 e 11, compõe um conjunto de desenhos produzidos pela Diretoria de Obras Municipais e apresentados à Câmara Municipal, já em 19 de maio de 1911, como “esboços à lápis” das melhorias a serem desenvolvidas pela Diretoria de Obras Municipais.

Nesta planta constam a versão da disposição acordada para os palacetes Prates, debruçados sobre o vale do Anhangabaú, um desenho mais simplificado para o Centro Cívico, concordante com o desenho apresentado na Estampa 10 [FIGURA 4.91] e, para a Várzea do Carmo, a versão do parque constante na planta 7 [FIGURA 4.24] contemplando áreas a serem alienadas.

De todo o conjunto de plantas e estampas, esse é o desenho menos elaborado do ponto de vista gráfico. Boa parte de seu conteúdo está desenhado à lápis e à mão, como se observa no canto mais à direita, correspondente aos bairros da Luz e Bom Retiro. O mesmo ocorre com a Vila Buarque. É de se supor que não houve tempo suficiente para que esse desenho fosse acabado, seguindo para a Câmara no estado em que se encontrava. No entanto, é uma peça gráfica que tem muito a informar.

Estão presentes uma série de proposições provenientes do Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais e outras, que as complementam. Também estão presentes, articuladas, as proposições de Bouvard para o vale do Anhangabaú e para a várzea do Carmo, assim como o desenho do novo

loteamento a ser implantado no Pacaembu pela recém organizada City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited.

Assim, a Estampa 12 [FIGURA 4.103] pode ser tomada como um resumo dos melhoramentos a serem implementados na cidade, na qual, entretanto, prevalecem as ideias de Victor da Silva Freire contidas no chamado Plano Freire-Guilhem. Andrade<sup>360</sup> já havia comentado sobre a alteração do Plano Bouvard por Victor da Silva Freire, afirmando que o Diretor de Obras acaba por desenvolver “um quarto projeto — uma segunda versão do Plano Freire-Guilhem, para o autor —, que incorpora as propostas de Bouvard sem, no entanto, abandonar totalmente a primeira versão da sua Diretoria de Obras”. Na interpretação desta pesquisa, não se trata de novo projeto, mas da supressão de várias proposições do Plano Bouvard. Deste, somente foram inseridos os projetos para os dois parques. Provavelmente, essa Estampa foi produzida para substituir a Planta nº 1, citada no Relatório Bouvard, que também tinha caráter geral e, como se supõe, promovia a articulação das demais plantas elencadas pelo Relatório, como demonstra a FIGURA 4.19.

A Estampa 12 [FIGURA 4.103] demonstra o que se afirmou anteriormente, quanto ao destino de algumas das plantas que acompanhavam o Relatório Bouvard. Entre maio de 1911 e meados de 1912. O Plano Bouvard foi substancialmente alterado, nunca chegando a ser divulgado integralmente. As razões para o ocorrido podem ser:

- ▶ Victor da Silva Freire não aceitou o que Bouvard propôs, posto que seu propósito, ao convidá-lo a vir a São Paulo, era unicamente

<sup>360</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, p. 155.

contar com sua autoridade para superar a barreira imposta pelo Conde de Prates.

- ▶ Victor da Silva Freire deu-se conta, durante a formulação do Plano Bouvard, que o arquiteto francês não comungava com os mesmos princípios da “plêiade” de urbanistas de origem germânica de cujos trabalhos teóricos o Diretor de Obras Municipais apoiava seu discurso e ações. Aqui, um detalhe em especial, ilustra essa possível situação: Freire externava publicamente sua admiração pelas opiniões de Hénard a respeito da destinação das áreas remanescentes do desmonte das fortificações de Tiers<sup>361</sup>. Certamente Victor da Silva Freire sabia que Joseph-Antoine Bouvard e Eugène Hénard haviam trabalhado juntos na administração parisiense, assim como na preparação e instalação da Exposição Universal de 1889 e 1900. Porém, Freire talvez não imaginasse que Bouvard e Hénard tivessem posições discordantes em várias matérias, inclusive na questão das fortificações de Tiers. Enquanto Hénard era partidário da criação de um sistema de parques configuraria um grande anel verde ao redor de Paris, Joseph-Antoine Bouvard defendia a alienação da área<sup>362</sup>. O mesmo se dava relativamente ao Champ de Mars. Hénard criticava veementemente a posição tomada pelo então Diretor dos Serviços de Viação do Sena que previa, após o desmonte da Galerie des Machines, a alienação de grande parte da área, reduzindo drasticamente a área a receber tratamento paisagístico.

<sup>361</sup> O Estado de S. Paulo, 14.mai.1911, p. 5.

<sup>362</sup> Ver, a esse respeito, Jean-Louis COHEN, Eugène Hénard. *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme* e também Nicolas LEMAS, *Eugène Hénard et le futur urbain: quelle politique pour l'utopie?*, 2008

Além disso, Hénard criticava tal proposição por beneficiar somente a elite parisiense, com a construção de residências para os abastados<sup>363</sup>, uma operação bastante semelhante àquela organizada pela administração pública e os irmãos Pereire nas imediações do parque Monceau.<sup>364</sup>

Finalmente, a Estampa 12 [FIGURA 4.103] atesta outra importante operação, a criação da *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, oficializada em Londres, a 11 de setembro de 1911 e organizada no curto período de tempo em que Bouvard esteve em São Paulo. A inclusão do loteamento do Pacaembu, uma iniciativa de caráter privado, em um documento de caráter público como o Relatório do Prefeito apresentado à Câmara Municipal, revela a extensão da influência do grande capital sobre as ações da administração pública paulistana que, se não eram novidade, devido ao precedente caso do vale do Anhangabaú, agora ganhavam proporções muito maiores. Basta observar a dimensão da área a ser loteada no Pacaembu frente à área do vale do Anhangabaú, verificáveis na própria Estampa 12 [FIGURA 4.103], que oferece a escala da nova operação frente à anterior e cujos valores envolvidos lhe são proporcionais. Em sua pesquisa sobre Barry Parker, Andrade manifesta seu estranhamento a essa vinculação e chega a arriscar “a hipótese de um conluio de interesses

<sup>363</sup> Sobre o debate da destinação do Champ de Mars, ver especialmente, Alexandre MARCHAND, *De la «steppe» désolée au quartier convoité: L'aménagement et l'embellissement du Champ de Mars entre 1900 et 1929*

<sup>364</sup> Parc Monceau. *Promenade anedoctique au Faubourg du Role*. E também \_\_\_\_\_, *De la «steppe» désolée au quartier convoité: L'aménagement et l'embellissement du Champ de Mars entre 1900 et 1929*

entre Freire e aquela promissora companhia imobiliária, que em grande medida, determinou os rumos da expansão metropolitana”<sup>365</sup>.

Concordando com o autor, esta pesquisa afirma que a Estampa 12 [FIGURA 4.103] revela o deslocamento dos interesses privados sobre a rentabilidade do solo urbano em direção ao lado Oeste da cidade. A planta 1, constante do Relatório Bouvard, que elencava e resumia todas as “soluções parciais” propostas, muito provavelmente era um desenho cujo centro coincidia com o vale do Anhangabaú, a área onde as tensões entre interesses públicos e privados se apresentavam mais intensamente no início de 1911 e razão primeira de sua contratação. Do vale, provavelmente o desenho expandia-se a Oeste, em direção à “cidade nova”, a área da praça República, e teria seu limite máximo no Parque Antártica. A Leste, chegaria até o Brás, visitado pelo arquiteto francês e objeto de considerações do vereador Silva Telles em seu livreto “Melhoramentos de São Paulo”<sup>366</sup>; ao Sul provavelmente o desenho se estenderia até a região da Liberdade e da avenida Paulista, incluindo “as vias em anfiteatro”, que incorporavam outro bairro popular, o Bexiga, no cenário dos Melhoramentos de São Paulo e, finalmente, à Norte, talvez chegasse à região do Bom Retiro e Ponte Grande que, como se viu no Capítulo 3, eram também alvo de ações da administração municipal, indicando possivelmente, a área a ser incorporada ao patrimônio municipal para a formação do terceiro parque proposto, na área da Chácara da Floresta.

Resolvida a questão do Anhangabaú, e incorporando ao desenho o novo loteamento no Pacaembu, a área central da cidade, palco das operações

calorosamente discutidas por pelo menos quatro anos, entre 1907-1911, é deslocada para o canto inferior direito da Estampa 12 [FIGURA 4.103]. O centro do desenho, significativamente, é uma área sem grande importância no debate dos Melhoramentos de São Paulo — a conexão entre a avenida São João, a rua das Palmeiras e a rua Duque de Caxias — transformada em avenida — que ganha importância como acesso ao novo loteamento e é tratada como “complemento indispensável” ao programa daquela Diretoria, por se tratar de “obra de maior urgência e utilidade”<sup>367</sup>. Veja-se o texto do Memorial da Diretoria de Obras Municipais no *Relatório de 1911...*<sup>368</sup> a respeito da citada conexão:

Esse grupo de três avenidas deveria ser adoptado depois de estudado em detalhe, e executado por secções. Serviria elle não só às exigencias da circulação, como ao programma de aformoseamento que não deve ser perdido de vista, aproveitando para tal fim todos os elementos em vez de deixal-os dispersos como até aqui.

Um exemplo mostral-o-á claramente. Vae ser em breve dado inicio à execução des obras que uma empresa particular tem em projecto para construir no valle do Pacaembú um grande bairro modelo (de cerca de um milhão de metros quadrados dos quaes um terço destinado a ruas e jardins). A linha mestra desse bairro é formada por uma larga avenida que, em prolongamento da avenida Paulista, desce a encontrar-se com a avenida Hygienopolis. **\*Prolongada de cerca de quatrocentos metros, essa avenida desembocaria na que acima foi descripta. Ahi estaria naturalmente creado um circuito de passeio\***, como poucas cidades poderiam apresentar.<sup>369</sup>

Inegavelmente, a Estampa 12 [FIGURA 4.103] foi produzida para anunciar o loteamento do Pacaembu. E é por isso que o único veículo de

<sup>365</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, p. 156.

<sup>366</sup> Augusto Carlos da Silva TELLES, *Melhoramentos de São Paulo*

<sup>367</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, p. 17.

<sup>368</sup> Ibid.

<sup>369</sup> Ibid., p. 20. — grifo nosso.

divulgação do Plano Bouvard foi o *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*.<sup>370</sup> Um veículo incontestável, oficial. *O Correio Paulistano*, jornal que tradicionalmente fazia a divulgação dos assuntos da administração municipal e estadual, só publicou o *Relatório de 1911...* em fevereiro de 1913<sup>371</sup> e, ainda assim, como uma consideração de caráter geral da parte do editor do periódico e à propósito da reeleição de Raymundo Duprat ao cargo de Prefeito, ao invés da publicação do documento na íntegra, como de costume. Certamente o privilégio deferido à City of San Paulo Improvements causou desconforto na Câmara Municipal, como se vê da acalorada discussão a respeito da solicitação de auxílio para a abertura do bairro do Pacaembu que a companhia endereçou à edilidade, resultando, inclusive, na renúncia ao mandato, por parte do vereador Carlos Garcia, em 1913<sup>372</sup>.

---

<sup>370</sup> Ibid.

<sup>371</sup> Relatorio de 1911, apresentado à Camara Municipal de S. Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat, *Correio Paulistano*, 6.fev.1913, Prefeitura Municipal, p. 5-6.

<sup>372</sup> 22a. Sessão Ordinaria em 6 de junho, *Correio Paulistano*, 7.jun.1913, Camara Municipal, p. 5. Esse episódio também é comentado em Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, p. 157. et seq.

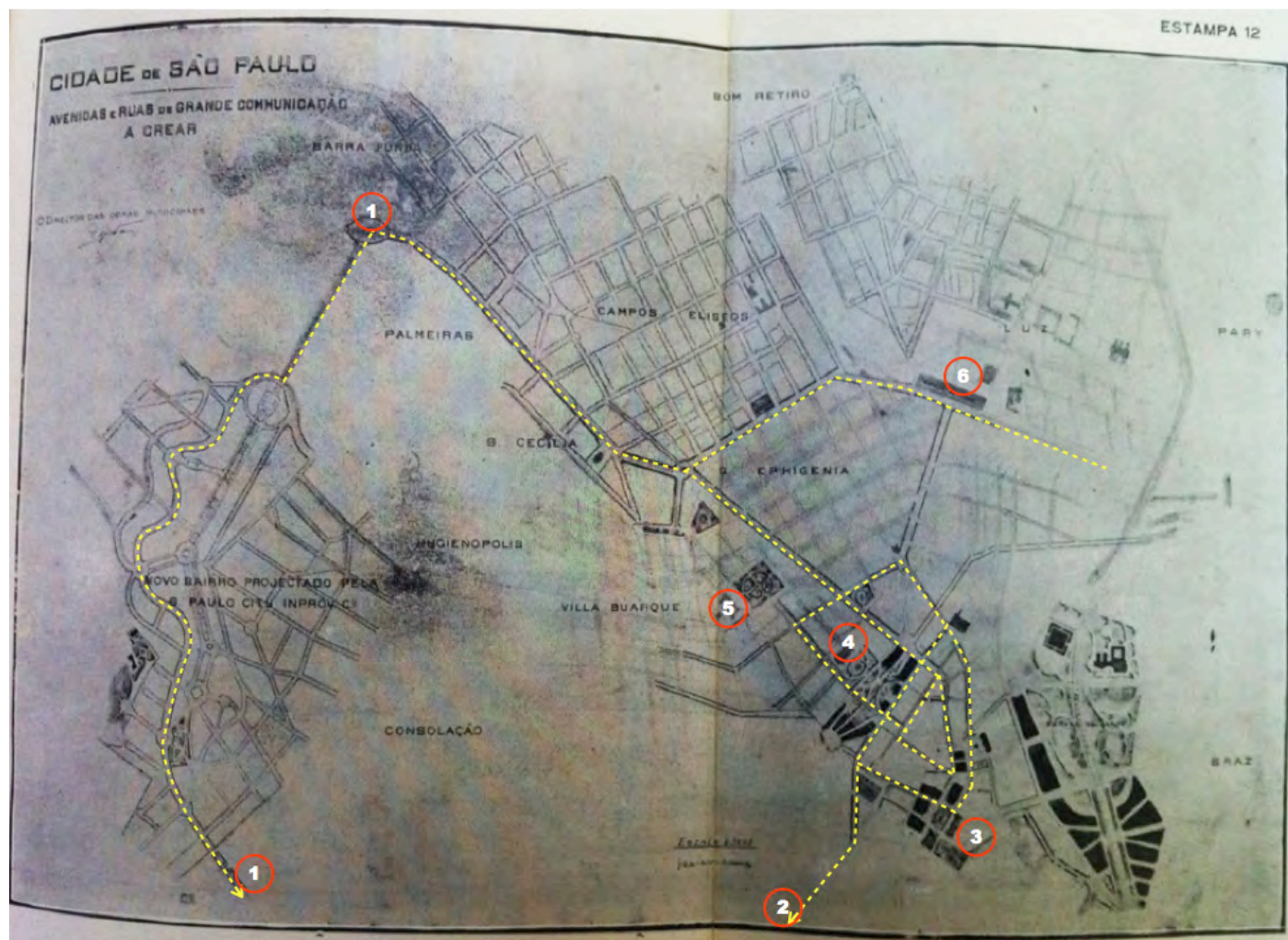


FIGURA 4.103 — Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a criar. Na prancha: Cidade de São Paulo — Avenidas e ruas de grande comunicação a criar. In: SÃO PAULO (MUNICÍPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

Legenda:

- (1) Prolongamento da Av. Paulista até o largo das Perdizes, pelo novo bairro a ser criado
- (2) Ligação av. Luiz Antonio-Paulista

- (3) Centro Cívico
- (4) Teatro Municipal

- (5) Praça da República
- (6) Estação da Luz



## TERCEIRA PARTE

### AÇÕES INTERLIGADAS

---



Nesta Terceira Parte são abordadas as visitas de Bouvard ao Rio de Janeiro, a Curitiba e Belo Horizonte, ou seja, sua passagem pela capital brasileira como escala de seus deslocamentos entre Paris e Buenos Aires nos anos de 1907 e 1909, bem como a agenda de sua viagem ao Brasil em 1911. Originalmente pensadas como um capítulo, foram aqui incorporadas por se entender que tais visitas compõem uma série de eventos pelos quais Joseph-Antoine Bouvard vai descobrindo as potencialidades de ação no Brasil. As visitas ao Rio de Janeiro, por exemplo, são oportunidades para que ele conheça as operações urbanas empreendidas por Pereira Passos, tome contato com integrantes do Club de Engenharia mas também observe a capacidade de absorção de novos investimentos. Pode ter sido, também, um momento em que tenha tomado contato com investidores estrangeiros como Percival Farquhar. No entanto, a *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.*, ou Cia. City, como acabou sendo conhecida pelos paulistanos, é o principal objeto das considerações deste último capítulo. Assim, o Capítulo 5 apresenta, fechando a pesquisa e trazendo os argumentos finais que suportam a defesa da tese, o papel de Bouvard na organização da Companhia, seu *modus operandi* inicial e uma hipótese para a transferência da gerência francesa para a inglesa, consumada com a contratação dos serviços de Raymond Unwin em 1915, sob o impacto da Primeira Grande Guerra.





---

## 5. A CRIAÇÃO DA CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS AND FREEHOLD LAND CO. LTD.

Vice-Président : **M. J. SOUVAID**, Grand-Officier de la Légion d'Honneur, Directeur Honoraire à la Préfecture de la Seine, ancien Directeur des Services d'Architecture, de la Voirie et du Plan de Paris.



## 5.1. UMA REDE DE INTERESSES

Já se viu aqui o contexto em que o debate sobre os Melhoramentos de São Paulo veio à tona. E, em decorrência do impasse a que se chegou, em março de 1911 fez-se o convite a Joseph-Antoine Bouvard, para que arbitrasse a questão. Igualmente, já se viu as condições de formulação e de divulgação do plano, em certa medida obliterado pela atuação de Victor da Silva Freire, interessado em estruturar uma outra cidade, mais ligada, do seu ponto de vista, às novas formulações teóricas provindas principalmente dos autores que nutriam a sua biblioteca, ou seja, a tratadística urbana alemã da virada do século.

Viu-se que desde meados do século XIX a América Latina foi um campo fértil para os interesses econômicos europeus, notadamente ingleses e franceses, mas também alemães e norte-americanos, após a virada do século XX<sup>1</sup>. Segundo Glade,

as quatro ou cinco décadas anteriores à Primeira Guerra Mundial, o período do alto capitalismo, foram a idade áurea do investimento estrangeiro na América Latina. [...] Durante todo o período, a Grã-Bretanha supriu a maior parte dessas transferências de capital, mas outras economias européias, principalmente a França e a Alemanha, também tiveram um papel importante nesse aspecto.<sup>2</sup>

Como anteriormente mencionado, os capitais ingleses preferiram a Argentina como campo de ação enquanto que no Brasil, nas duas primeiras

décadas do século, os investimentos de origem francesa chegaram ao seu ápice<sup>3</sup>, sendo que

os setores preferidos foram também os títulos do governo, as estradas de ferro, a atividade mineira, os negócios bancários e financeiros, etc.; mas, segundo parece, a maioria dos serviços públicos atraíram menos os investidores franceses do que os ingleses.<sup>4</sup>

De qualquer forma, nesse contexto, os “Travaux Publics” eram preferidos pela alta remuneração que ofereciam, em torno de 5% a 6%<sup>5</sup>. Segundo Somogyi, “a análise dos investimentos franceses no Brasil nos demonstra que o investidor francês, em geral, se comportava como um “rentier”, à procura de “placements fructueux”<sup>6</sup>.

Esse cenário só foi interrompido pela Primeira Guerra Mundial. Quando irrompeu o conflito, os investimentos reduziram-se drasticamente, repercutindo, inclusive, nas atividades internas. Lemos<sup>7</sup> reporta a violenta queda no número de construções ocorrida naquele momento. Nesse cenário, poucas empresas sobreviveram sem arranhões e muitíssimo poucas conseguiram desempenho singular. Esse foi o caso da *City of San Paulo Investment and Freehold Land Co. Ltd.*, que conseguiu realizar lucros apesar da crise.

Também é amplamente sabido que, no período de que trata esta pesquisa, na América Latina

as capitais e as grandes cidades foram particularmente escolhidas como terreno de experiências pelas companhias

1 J. Fred RIPPY, British investments in Latin América, 1939, *Journal of Political Economy* 56, n. 1, 1948; Frédéric MAURO, *Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970*, 1990; Leslie BETHELL, *História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930*, 2009

2 William GLADE, *A América Latina e a economia internacional, 1870-1930*, in: Leslie BETHELL, 2009, p. 64

3 Leslie BETHELL, *A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930* ibid.

4 William GLADE, *A América Latina e a economia internacional, 1870-1930* ibid., p. 66

5 Flavio SOMOGYI, *Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouilloux-Lafont"*, in: Frédéric MAURO, 1990, p. 109

6 “Rentista” e “investimentos vantajosos”, respectivamente. Ibid.

7 Carlos Augusto Cerqueira LEMOS, *Alvenaria burguesa*, 1989

internacionais de obras públicas e desenvolvimento: elas lhes trouxeram, ao lado de um forte endividamento, uma modernização precoce de suas redes de infraestruturas no início deste século [XX].<sup>8</sup>

De fato, Novick<sup>9</sup> já havia apontado para as “redes de interesse” que se organizavam pelo mundo em busca de novos negócios. O Brasil não foi exceção e tal fenômeno é observável em São Paulo particularmente, pelo crescimento vertiginoso que a cidade apresentou a partir dos últimos anos do século XIX. Assim, a vinda de Joseph-Antoine Bouvard não foi, de maneira nenhuma, um fato isolado ou mera coincidência de agendas, mas fruto desse mesmo contexto. A seguir serão apresentados alguns atores presentes nesse cenário de interesses, cuja importância reside na aproximação de Bouvard ao meio político brasileiro, bem como em colocá-lo em contato com o capital local, articulando interesses ou provocando-os, em verdadeiras ações prospectivas.

Talvez porque São Paulo possuísse um passado relativamente inexpressivo no contexto brasileiro, o debate dos Melhoramentos parece ter ficado restrito à cidade até a chegada de Joseph-Antoine Bouvard, quando tudo mudou, como se viu nos Capítulos 3 e 4.

Ao mesmo tempo em que se desenvolviam os projetos na Argentina, possibilidades de investimento surgiam no Brasil, que aparece como importante mercado, a partir das transformações políticas de 1889, da implementação de uma política comercial amplamente favorável à produção

cafeeira e agressiva quanto à sua exportação, e à decorrente necessidade de instalação de um parque industrial. Como se sabe, a atividade agroexportadora aliada às particularidades da cadeia produtiva do café, abriu a possibilidade do desenvolvimento da indústria paulista. Ao contrário da realidade bonaerense, comentada no Capítulo 2, houve, em São Paulo, um meio favorável à diversificação de investimentos dos lucros provindos do café. Nesse contexto, a reboque da implantação da ferrovia pelos ingleses, “uma das maiores — e mais lucrativas — realizações da engenharia vitoriana”<sup>10</sup> e da expansão demográfica, cresceram as possibilidades de investimento em terras urbanas. Não à toa, assistiu-se ao grande debate em torno dos Melhoramentos de São Paulo, de que se tratou no Capítulo 2, que envolvia justamente os grandes proprietários de terras urbanas, como o Conde de Prates, o Conde Álvares Penteado, a Cia. Antártica Paulista, organizada a partir de capitais ligados ao café, ou a proposta das “Grandes Avenidas”, de um “grupo de capitalistas paulistas”, organizada por Alexandre de Albuquerque, em 1910.

Nesse contexto, o rol de investimentos britânicos, liderado pelas ferrovias, passou a englobar a instalação de redes de transporte e infraestrutura urbana<sup>11</sup>, que ampliou-se a medida que surgiu o interesse pelo lucrativo mercado de terras. Bethell<sup>12</sup> comenta que “os serviços públicos urbanos, na década anterior à Primeira Guerra, quase igualaram em importância com as estradas de ferro”.

Curiosamente, em São Paulo, o interesse britânico por investimentos em terras urbanas foi despertado pela iniciativa de um francês e um belga,

8 Tradução livre da autora. No original: “En Amérique latine, par exemple, les capitales et les grandes villes avaient été un terrain d'exercice particulièrement recherché pour les compagnies internationales de travaux publics et d'aménagement: elles en avaient retiré, à côté d'un fort endettement, une modernisation précoce de leurs réseaux au début de ce siècle.” In: Marcel RONCAYOLO, *La ville et ses territoires*, 2010, p. 244-245.

9 Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*, 2008

10 Leslie BETHELL, *A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930*, p. 590-592

11 *Ibid.*, p. 590-591.

12 *Ibid.*, p. 592.



Joseph-Antoine Bouvard e Edouard Fontaine de Laveleye, respectivamente. Nada a se estranhar, pois as redes de interesses organizadas nos países centrais tinham ramificações as mais diversas e, não raro, as diretorias das empresas que representavam tais interesses apresentavam composição “multinacional” para, entre outras coisas, sugerir aos acionistas das praças onde eram oferecidos seus papéis certo grau de segurança, pela presença de “capitalistas” que atuavam e eram bem conhecidos nas mesmas. A título de exemplo, veja-se o que diz Saes em seu estudo sobre essas redes na América Latina, quanto à associação de Percival Farquhar, norte-americano, ao capital de origem francesa:

Farquhar fora, de início, diretor da Rio de Janeiro Light and Power Co., mas parece dela se ter desligado após a formação da Brazilian Railway Company. Legru, banqueiro parisiense, parece associar-se a Farquhar com **a finalidade de facilitar a penetração nos mercados europeus de capitais**. Várias instituições financeiras francesas dão apoio constante ao lançamento de ações de obrigações das empresas do grupo [de Farquhar] no mercado de Paris. Entre elas, basta citar a Société Générale e Banque de Paris et des Pays-Bas para avaliar o vulto dessas transações.<sup>13</sup>

É assim que nomes como Percival Farquhar, Edouard Fontaine de Laveleye e até mesmo Lord Balfour of Burleigh estão presentes nos negócios que se estabelecem ao redor de empresas que passaram a ter o monopólio dos serviços de bondes, luz elétrica, gás, telefone, distribuição de água e saneamento, além de outros grandes empreendimentos, como hotéis e alguns setores industriais. A esses nomes estrangeiros, somam-se algumas personalidades locais, como Horácio Sabino, em São Paulo, Sancho de

Barros Pimentel, em Curitiba ou Carlos Sampaio e seus colegas do Clube de Engenharia, no Rio de Janeiro<sup>14</sup>.

A pesquisa apurou que Joseph-Antoine Bouvard participava de alguns desses negócios, como membro do conselho de administração e emprestando o prestígio de seu nome, como nos casos de mineradora mexicana controlada por ingleses<sup>15</sup>, do Banco Crédit Foncier du Brésil<sup>16</sup>, o braço financeiro do grupo Bouiloux-Lafont, no qual permaneceu até seu falecimento, em 1920<sup>17</sup>, bem como dos negócios de Edouard Fontaine de Laveleye em Curitiba. Em São Paulo, como se verá, Bouvard teve destacada participação em iniciativa do setor privado. Nesse momento, não foi chamado a participar da companhia em troca do empréstimo de sua reputação mas, ao contrário, foi o articulador da criação da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., tendo empenhado sua reputação para alavancar seu próprio empreendimento, ao procurar o consórcio do capital inglês.

Um nome importante no processo de aproximação de Joseph-Antoine Bouvard aos interesses capitalistas do Brasil foi Henri Turot que,

<sup>13</sup> Flavio A. M. de SAES, *Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930)*, in: Frédéric MAURO, 1990, p. 99 — grifo nosso

<sup>14</sup> Frédéric MAURO, *Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970*

<sup>15</sup> O nome de Joseph-Antoine Bouvard aparece no balanço do ano de 1906 de companhia mineradora operando no México. Nesse balanço consta ainda a informação de que Bouvard havia sido reeleito como membro do conselho de administração da companhia. Cf. The Huelva Copper & Sulphur Mines Limited, *Le Capitaliste*, 1907, p. 386-388.

<sup>16</sup> Reginald LLOYD, *et al.*, *Impressões do Brasil no século vinte*, 1913

<sup>17</sup> BRASIL, *Decreto n° 11.685, de 22 de fevereiro de 1921*, 1920, p. 4376; Flavio SOMOGYI, *Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouiloux-Lafont"*. O grupo, cujo braço mais forte era a Caisse Commerciale de Paris, empreendeu, anteriormente, outra investidura no mercado brasileiro, com a organização da "Société Franco Sud Américaine de Travaux Publics", autorizada a operar no Brasil em setembro de 1911. Cf. Decreto N.8997 de 27 de setembro de 1911, *Diário Oficial Estados Unidos do Brasil*, 5.out.1911, Actos do Poder Executivo. Aparentemente, essa empresa nada tem a ver com Société Franco-Americaine citada por Novick em *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*.

como se viu no Capítulo 2, alinhavou o acordo franco-argentino que resultou na ida de Bouvard a Buenos Aires.



### 5.1.1. HENRI TUROT, O ARTICULADOR

Enquanto Percival Farquhar é personagem amplamente conhecido, de grande protagonismo, frequentemente visto como um desbravador de novas oportunidades de negócios e realizações, com ideias por vezes consideradas megalômanas, como a ferrovia Madeira-Mamoré ou a Brazilian Railway Company, Henri Turot, embora tenha tido atuação quase tão importante no processo de expansão do capitalismo de início do século XX quanto seu par norte-americano, é um personagem bastante desconhecido. É interessante observar que as ambições norte-americanas, inglesas e canadenses são, na ampla bibliografia existente sobre o tema, personificadas em nomes como Farquhar, Pearson, Mackenzie e outros. Ao contrário, pouco se encontrou a respeito de protagonistas franceses que desempenhavam o mesmo papel. Isso talvez se deva às diferenças que marcam as relações público-privadas nas tradições inglesa e francesa, já que na França o Estado tem presença mais marcante, de modo que ao invés de protagonistas ligados ao setor privado, o que se observa são funcionários públicos “vendendo especialidades” da República Francesa.

De fato, foi necessário que Novick<sup>18</sup> perscrutasse os arquivos da diplomacia francesa em busca desses personagens para que seu nome viesse à tona, no seu estudo sobre o *Nuevo Plano*. Segundo sua pesquisa,

Henri Turot, desde 1895 até a Primeira Guerra Mundial cumpriu missões internacionais, visitando a África Ocidental e Indochina (1900), Filipinas (1905), Argentina e Brasil (1906). Em 1908, obteve um contrato para Bouvard em tarefas de remodelação urbana no Império Otomano e em 1909 pretendia

<sup>18</sup> Cf. Alicia NOVICK, *Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932* in: JOE NASR e MERCEDES VOLAIT, 2003; \_\_\_\_\_. , *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

ser nomeado Comissário da missão francesa na Exposição do Centenário, em virtude de sua trajetória anterior.<sup>19</sup>

Novick refere-se a Turot como “um funcionário da Municipalidade de Paris”<sup>20</sup>, mas não parece ser exagero pensar que ele estivesse, na verdade, a serviço da República Francesa. O fato é que talvez Turot [FIGURA 5.1] tenha sido um personagem chave para que se efetivasse a vinda de Bouvard ao Brasil.

Confirmando o que Novick afirma, apurou-se que Henri Turot veio ao Brasil, em 1906, exatamente no momento em que houve a crise da valorização do café que desencadeou a política do Encilhamento, comentada no Capítulo 3. Nessa ocasião, visitou a Câmara Municipal de São Paulo. Sua passagem foi registrada nos Anais da casa, quando, imediatamente após a votação e aprovação da Indicação nº147, do vereador Silva Telles, tomou a palavra o presidente da mesa, vereador Getulio Monteiro:

O SR. PRESIDENTE — Comunico aos srs. vereadores que a Camara Municipal foi visitada pelo sr. Henry Turot, conselheiro da municipalidade de Paris, que foi recebido condignamente.

A Camara fez-se representar durante a estadia de s. exa. em São Paulo e por ocasião do seu embarque, de regresso, para o Rio de Janeiro.<sup>21</sup>



FIGURA 5.1 - Henri Turot em excursão pelo pampa argentino. (Fonte: TUROT, 1908)

Sua visita repercutiu em Paris:

O sr. Henri Turot escreveu o seguinte a um dos redactores do *Journal do Commercio*:

«Os meus artigos que apparecem no *Journal* sobre o Brasil valeram-me uma consideravel correspondencia: só por causa do ultimo intitulado «a influencia franceza no Brasil», recebi mais de cem cartas de pessoas que me pediam informações e declararam-se promptas a partir para o Brasil levando-lhe actividade e capitaes.»<sup>22</sup>

Turot deve ter formulado uma política que provavelmente incluía a França como mediadora dos preços do café no exterior, que foi alvo de críticas, das quais tentou se defender. Note-se que a ideia de nova “entente” está presente em seu discurso:

O sr. Henri Turot, conselheiro municipal desta cidade e que há tempos esteve no Brasil, publica hoje um notavel artigo no *Journal*, respondendo às objeções à sua ideia de fazer da França a *regie* do café brasileiro.

O articulista analysa as contestações expendidas na tribuna do parlamento e nos jornaes e, mostrando a situação do mercado de café, **assegura que a regie resultaria para a nação francesa uma renda superior a cento e setenta milhões de francos, em relação ao producto dos direitos actuaes das Alfandegas.**

<sup>19</sup> Tradução livre da autora. No original: “Henri Turot desde 1895 hasta la Primera Guerra Mundial, efectuó misiones internacionales visitando África Occidental e Indochina (1900), Filipinas (1905), Argentina y Brasil (1905- 1906). En 1908, obtuvo un contrato para Bouvard en tareas de remodelación urbanas en el Imperio Otomano y en 1909 intentó ser nombrado Comisario de la misión francesa en la Exposición del Centenario, reivindicando su trayectoria anterior.” In: *ibid.*, p. 113. — Notas 221 e 222.

<sup>20</sup> Tradução livre da autora. No original: “un comisionado de la Municipalidad de París”. In: *ibid.*

<sup>21</sup> Câmara Municipal de São PAULO, 35a. sessão ordinária em 15 de setembro, p. 128

<sup>22</sup> O sr. Henri Turot..., *Correio Paulistano*, 14.dez.1906, Notas, p. 1.

[...]

Com a *regie*, ficaria, na opinião do publicista, atenuada a guerra de tarifas que ameaça de renovar-se entre a França e o Brasil, facilitando também ella uma **entente commercial** dos dois paizes.<sup>23</sup>

A presente pesquisa apurou que Turot esteve no Brasil em outras ocasiões. Em junho de 1907, Turot participou da preparação da visita de Paul Doumer ao país<sup>24</sup>, de cuja comitiva fez parte, como já se assinalou no Capítulo 3, quando se comentou a respeito das relações do Conde de Prates com figuras políticas importantes no meio nacional e internacional<sup>25</sup>. No mês seguinte, pouco antes da partida ao Brasil, foi recebido pelo ministro Gabriel Piza, que ofereceu “um lauto almoço aos srs. Paulo Doumer e Henri Turot, que partem no mez de agosto proximo.” Entre vários brasileiros convidados, o *Correio Paulistano* destacou a presença de Francisco Pereira Passos<sup>26</sup>. Em discurso, Turot “manifestou a admiração que lhe causara a transformação soffrida pelo Rio de Janeiro, o progresso conseguido em tão pouco tempo por todo o Brasil e, como representante da cidade de Pariz, bebeu pela cidade do Rio de Janeiro.”<sup>27</sup>

Uma vez em São Paulo, foi recebido pelas autoridades locais e, como de praxe ocorria com todas as visitas ilustres, os franceses foram recebidos pelo Conde de Prates e levados à fazenda Santa Gertrudes [FIGURA 3.72], onde Turot teve oportunidade de ter contato com personalidades paulistanas, como “o Dr. Carlos Botelho, Secretario da

Agricultura do Estado”, a quem mais tarde o francês recordaria ser “um mágico singularmente hábil que, de um toque de sua varinha encantada, sabe abrandar todas as dificuldades, vencer todos os obstáculos, organizar as excursões mais complicadas”<sup>28</sup>; os edis paulistanos “Dr. Augusto Carlos da Silva Telles [...] Dr. Raphael A. Sampaio Vidal”<sup>29</sup>, entre outros. Na capital paulista, foi ciceroneado por Victor da Silva Freire, a quem se referiu mais tarde como

um guia erudito e cordial, pelo qual pude conhecer os grandes serviços municipais que não deixam a desejar, a organização universitária já bem aperfeiçoada e **os grandes problemas econômicos que apaixonam a opinião paulista**<sup>30</sup>

Turot conheceu o Rio de Janeiro devido às várias viagens que fez a Buenos Aires. Na capital brasileira, em agosto de 1907, teve acolhida “amistosa”, quando “foi recebido pelo representante do sr. Barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores, por varios intendentes e jornalistas”. Aproveitou para, depois “do almoço que lhe foi offerecido no palacio do Itamaraty”, fazer um “passeio em automovel, aos principaes pontos da cidade”<sup>31</sup>.

Nessa mesma viagem, da qual participava o Barão de Anthouard, “ministro da França”, Turot fez escala em Santos, onde ambos foram

28 Tradução livre da autora. No original: “Il est à São Paulo un magicien singulièrement habile que, d’un coup de sa baguette enchantée, sai aplanir toutes les difficultés, briser tous les obstacles, organiser les excursions les plus compliquées”. In: Henri TUROT, *En Amérique Latine*, 1908, p. 242.

29 Paul Doumer, *Correio Paulistano*, 14.set.1907, p. 3.

30 Tradução livre da autora. No original: “J’aie vécu à São Paulo d’inoubliables journées pendant lesquelles il me fut donné, grâce à la complaisance de M. Freire, un guide érudit et cordial, d’étudier les grands services municipaux qui ne laissent rien à désirer, l’organization universitaire déjà très perfectionnée, et les grands problèmes économiques qui passionent l’opinion pauliste”. In: \_\_\_\_\_, *En Amérique Latine*, p. 226. — grifo nosso

31 O sr. Turot, *Correio Paulistano*, 20.jul.1907, Telegrammas - Exterior - França, p. 2; Henri Turot, *Correio Paulistano*, 5.ago.1907, Telegrammas - Rio de Janeiro, p. 2; Viajante illustre, *Correio Paulistano*, 6.ago.1907, Telegrammas - Rio de Janeiro, p. 2.

23 O café brasileiro, *Correio Paulistano*, 4.jan.1907, Telegrammas. Do exterior. França. Paris., p. 2. — grifo nosso

24 Um banquete, *CP*, 29.jun.1907, Telegrammas, p. 2.

25 Livro 7 Copiador (no 19, segundo o controle da Fazenda). Julho de 1907. Manuscrito, com problemas de legibilidade, p. 151-2 (18 de setembro de 1907), apud Alexandre Luiz ROCHA, *Fazenda Santa Gertrudes: modelo de produção cafeeira no Oeste paulista. 1895- 1930. Contribuição de Eduardo Prates à definição de novos parâmetros produtivos*, 2008, p. 145.

26 Banquete, *Correio Paulistano*, 8.mai.1911, *Chronica Social*, p. 4.

27 Paul Daumer e Henri Turot, *Correio Paulistano*, 12.jul.1907, p. 4.

recebidos calorosamente. O Consul francês deslocou-se desde São Paulo para recebê-los e com eles almoçou na filial santista da *Rotisserie Sportsman*. Fizeram “um passeio pela cidade e pelas avenidas Conselheiro Nebias e Anna Costa”. Após, visitaram a Câmara Municipal. De lá, despediram-se Anthouard e Turot, o primeiro seguindo para São Paulo e o segundo a Buenos Aires<sup>32</sup>. Em dezembro, Turot participava do banquete em homenagem à delegação argentina, no Hôtel de Ville<sup>33</sup>, quando foi celebrado o acordo que definiu a ida de Bouvard a Buenos Aires, conforme comentado no Capítulo 2.

De suas andanças pelo continente, resultou um livro, *En Amérique Latine*. Nele, Turot traça um retrato da Argentina, onde conheceu, além de Buenos Aires, Rosario, Cordoba e Mendoza; do Uruguai, e do Brasil, onde visitou o Rio de Janeiro e São Paulo, além de fazer excursões a Curitiba e Ponta Grossa e, finalmente, a Minas Gerais, passando pelas cidades históricas e também pela nova capital, Belo Horizonte<sup>34</sup>. Não é um livro de um viajante emocionado com a descoberta de novas paisagens. Trata-se de uma atenta pesquisa de prospecção de possibilidades de investimentos. Ao fim do volume, Turot afirma:

Uma conclusão se impõe depois dessa grande viagem através da América do Sul. [...] me parece **urgente** que a França seja informada sobre o prodigioso desenvolvimento econômico das Repúblicas latinas.

[...] seria uma grande pena permanecer inativos dentro de nossas fronteiras enquanto que tantas atividades alemãs, inglesas, ou norte-americanas lutam por manter e por aumentar a influência de seus respectivos países além do Atlântico.

<sup>32</sup> Hospedes illustres, *Correio Paulistano*, 8.ago.1907, Telegrammas - Interior - Santos, p. 3.

<sup>33</sup> Réception, à l'Hôtel de Ville, de M. le général Roca, ancien président de la République argentine et de M. Carlos de Alvear, intendente municipal de la ville de Buenos Aires, *Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris XXVI*, n. 3, 1907, p. 77-80.

<sup>34</sup> \_\_\_\_\_, *En Amérique Latine*

[...]

O que posso dizer é que existe lá uma grande tarefa a completar; **é que o Brasil e a Argentina podem tornar-se, se quisermos, admiráveis colônias francesas que nada custarão à Metrópole em termos de manutenção, de defesa e de organização.**

Entendo assim que devemos nos esforçar, não para exercer uma influência nos assuntos políticos da América florescente, pois seria arriscado arranhar o suscetível patriotismo dos Argentinos e dos Brasileiros; **mas de aumentar nossa influência pelo envio de nossos capitais, pela habilidade de nossos engenheiros, o gosto de nossos arquitetos**, a erudição de nossos sábios, a consciência profissional de nossos industriais e de nossos comerciantes.<sup>35</sup>

Em 22 de julho de 1910, uma vez mais Henri Turot visitou São Paulo. Segundo os jornais, retornava da visita à Exposição do Centenário, em Buenos Aires e deslocou-se até a capital paulista para uma visita à Câmara Municipal. Quem o acompanhou pela cidade, dessa vez, foi o vereador Silva Telles. Aparentemente, pois não se conseguiu obter mais informações a respeito dessa visita, tratava-se de um compromisso agendado entre municipalidades. De qualquer forma, a postura do ilustre visitante é coerente com as conclusões de seu livro. Conforme o *Correio Paulistano*,

<sup>35</sup> Tradução livre da autora. No original: “Une conclusion s'impose après un si grand parcours à travers l'Amérique du Sud. [...] il m'apparaissait urgent que la France soit informée sur le prodigieux développement économique des Républiques latines. [...] il y aurait grand dommage à rester inactifs dans nos frontières alors que tant d'activités allemandes, anglaises, ou nord-américaines, luttent pour maintenir et pour augmenter l'influence de leurs pays respectifs par delà l'Atlantique. [...] Mais ce que je puis dire, c'est qu'il y a là-bas une grande tâche à accomplir; c'est que le Brésil et l'Argentine peuvent devenir, si nous le voulons bien, d'admirables colonies françaises qui ne coûteront à la Métropole aucune dépense d'entretien, de défense et d'organisation. J'entends ainsi que nous devons nous efforcer, non pas d'exercer une influence dans les affaires politiques de l'Amérique florissante, ce qui risquait de froisser le patriotisme susceptible des Argentins et des Brésiliens; mais bien d'augmenter notre influence par l'envoi de nos capitaux, par l'habileté de nos ingénieurs, le goût de nos architectes, l'érudition de nos savants, la conscience professionnelle de nos industriels et de nos commerçants.” In: *ibid.*, p. 355-356. — grifo nosso

as grandes amizades que se crearam entre esse paiz [a França] e as outras nações fizeram-se por intermédio do conselho municipal de Paris, que preparou visitas como esta que o orador agora nos faz, e que são um bom meio de nos aproximarmos e nos conhecermos.

Depois de salientar o papel importante que as municipalidades desempenharam no progresso das nações, o sr. Henri Turot tece grandes elogios à administração financeira do nosso paiz, ao melhoramento das condições da vida, à organização da hygiene, das escolas e da assistencia publica.<sup>36</sup>

Depois dessa visita, Henri Turot voltaria ao Brasil em 1911, acompanhando Joseph-Antoine Bouvard e Edouard Fontaine de Laveleye. Chegaram ao Rio de Janeiro a 3 de abril<sup>37</sup>. Segundo se noticiou, os visitantes pretendiam “percorrer varios pontos do nosso paiz, afim de conhecer "de visu" os recursos economicos de alguns dos nossos Estados”<sup>38</sup>. Cumprindo uma agenda rigorosa, no dia 4 já deixariam a capital federal. Antes, porém, visitaram o presidente da República, a quem foram apresentados, por carta, “em honrosos termos, pelo sr. Gabriel Piza, ministro do Brasil em Pariz”<sup>39</sup>:

Viajantes illustres - Rio, 4 - Despediram-se hoje do sr. Hermes da Fonseca, presidente da Republica, por terem de partir para Minas Geraes, os srs. Bouvard, Henri Turot e o banqueiro francez Fontaine de Laveleye.<sup>40</sup>

Nesse ínterim, houve o convite a Bouvard para que atuasse em São Paulo e a agenda foi alterada, deixando Minas para o final da temporada brasileira. Ao que parece, Turot não acompanhou Bouvard a São Paulo ou ao Paraná, pois noticiou-se que havia embarcado rumo a Buenos Aires dias depois.

Rio, 9 - O sr. Henri Turot, conselheiro municipal de Pariz, seguiu hoje para Buenos Aires a bordo do vapor "Magellan".<sup>41</sup>

No entanto, especula-se que estivesse com Bouvard quando esse deu por terminado seu *séjour* paulistano e dirigiu-se para Belo Horizonte, onde chegaram no dia 22 de maio:

O nocturno de hoje chegou atrazado cinco horas. Neste trem vieram o sr. Henrique [sic] Turot e o engenheiro J. A. Bouvard, sendo recebidos pelo prefeito da capital e outras pessoas gradas.<sup>42</sup>

Sua presença parece confirmar que havia outros interesses na visita a Belo Horizonte e justificava-se em vista da necessidade de articulações políticas e de grande monta. É o que se depreende da notícia abaixo:

Bello Horizonte, 24.  
Partiram para essa capital [Rio de Janeiro], em companhia do engenheiro Bouvard, os banqueiros francezes que aqui estavam, levando todos as melhores impressões do Estado. Um destes, cremos que o Sr. Turot, adquiriu diversos lotes de terras no bairro da Serra, afim de edificar uma vivenda.  
O Sr. Fontaine de Lavelaye **propoz ao prefeito o arrendamento da iluminação e viação urbana**.  
O prefeito acceitou, promettendo estudar a proposta e opportunamente, communicar-lhe a sua deliberação.  
O mesmo grupo de banqueiros **propoz ao governo do Estado a installação de uma usina siderurgica**, ficando a proposta pendente de estudos.<sup>43</sup>

De volta ao Rio de Janeiro, o grupo visitou novamente o Palácio do Catete:

O engenheiro francez J. Bouvard, director dos serviços de architectura dos passeios e plantações de Paris, juntamente com

<sup>36</sup> Sessão especial em 21 de julho, *Correio Paulistano*, 22.jul.1910, Camara Municipal, p. 5.

<sup>37</sup> A 3 de abril..., *O Estado de S. Paulo*, 15.mar.1911, Notas e informações, p. 2.

<sup>38</sup> A 3 de abril.... *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 15.mar.1911. Notas e informações, p. 2

<sup>39</sup> O engenheiro Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 5.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> O sr. Henri Turot em viagem, *O Estado de S. Paulo*, 10.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

<sup>42</sup> O architecto Bouvard, *Correio Paulistano*, 23.mai.1911, Minas Geraes, p. 3.

<sup>43</sup> O engenheiro Bouvard, os banqueiros francezes e varios melhoramentos, *Gazeta de Notícias*, 25.jun.1911, De Minas

o banqueiro Edouard Fontaine de Laveley e o sr. Henri Turot, do Conselho Municipal daquela cidade, esteve hontem no palacio do Catete, em visita ao presidente da República<sup>44</sup>

Provavelmente, era uma visita protocolar de despedida. Mas é possível pensar que os “ilustres hóspedes” poderiam abordar, no colóquio com o Presidente da República, os assuntos tratados com as diversas municipalidades visitadas e as propostas efetuadas. Turot é o articulador político que acompanha a dupla Bouvard e Laveleye e que pode engendrar eventuais acordos entre franceses e brasileiros.

Note-se, no entanto, que Turot não acompanhou Bouvard a São Paulo, corroborando o argumento de que, na capital paulista, Bouvard desenvolveu negociação em caráter privado, apartada das demais investidas efetuadas em Belo Horizonte e Curitiba. Mas não se deve descartar a possibilidade, carente de comprovação, de ter sido através de Turot que Victor da Silva Freire tenha sido informado a respeito da vinda de Joseph-Antoine Bouvard ao Brasil e de sua *passagem* por São Paulo em direção ao Paraná. Sabe-se que Henri Turot esteve em São Paulo em maio de 1912<sup>45</sup>, mas seu nome tende a desaparecer das notas dos jornais a partir desse ano.



### 5.1.2. RIO DE JANEIRO: PORTA DE ENTRADA DOS INVESTIMENTOS

No contexto geral das ofensivas financeiras e comerciais estrangeiras, o Rio de Janeiro tem papel de destaque em função de sua posição como capital federal, *locus* por excelência das trocas políticas internas e externas. Associado a tal contexto, ocorreu, de forma excepcional, a remodelação da área central da cidade. As obras de Pereira Passos tornaram-se a vitrine de um Brasil que se modernizava e que contava com Paris como o seu modelo ideal.

O Rio de Janeiro constituiu-se, desse modo, como a porta de entrada dos mais variados investimentos<sup>46</sup>. Turot lá esteve por diversas vezes. Percival Farquhar tinha o Rio como base de seus negócios. O banqueiro belga Edouard Fontaine de Laveleye havia se estabelecido em Curitiba, onde concentrava seus negócios, por conta de seu casamento com a curitibana Amália Keating. Mas depois de perder muito dinheiro, ter fracasso nos negócios, escolheu o Rio de Janeiro como residência, onde faleceu em 1934<sup>47</sup>.

Joseph-Antoine Bouvard conhece o Brasil a partir do Rio de Janeiro, por conta das escalas dos paquetes ingleses “classe A” em que se deslocava rumo a Buenos Aires. Em 1907, conhece a cidade e as obras organizadas por Pereira Passos, que lhe chamam a atenção.

<sup>44</sup> O engenheiro francez..., *Correio da Manhã*, 5.abr.1911, Tópicos e notícias, p. 1.

<sup>45</sup> AGENCIA AMERICANA, *ibid.*, 3.mai.1912, Pelo Telegrapho

<sup>46</sup> André LORTIE, *Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles*, 1995

<sup>47</sup> Dr. Edouard Fontaine de Laveleye, *A Noite*, 18.jul.1934, Comunicados, p. 3.

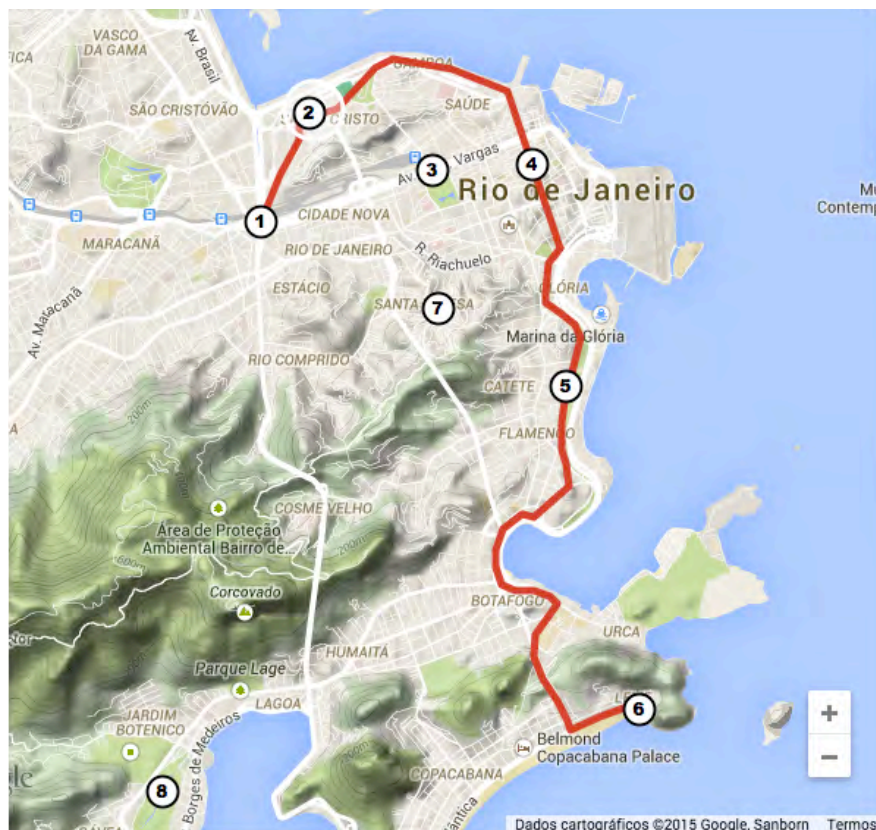


FIGURA 5.2 - Itinerário de Bouvard em visita ao Rio de Janeiro, em 1907, segundo O Estado de S. Paulo. Base ©GoogleMaps2015

Legenda

- |                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| (1) Ponte dos Marinheiros          | (5) Avenida Beira-Mar               |
| (2) Ilha das Moças (hoje aterrada) | (6) Leme                            |
| (3) Campo de Santana               | (7) Santa Theresa                   |
| (4) Avenida Central                | (8) Lagoinha (localização estimada) |

Em sua primeira escala, a caminho da Argentina, visitou “o porto, no extremo da Avenida [Central] que se estende da ponte dos Marinheiros á Ilha das Moças, entrou no jardim do Campo, percorreu toda a Avenida Central e a avenida Beira-mar, dahi passou ao Leme e ainda teve tempo de ir a Santa Thereza até á Lagoinha”<sup>48</sup> [FIGURA 5.2].

Quando voltava de sua primeira estadia bonaerense, “elogiou as enormes obras feitas no Rio de Janeiro com grande despesa, mas que, na sua opinião, representam dinheiro bem empregado”<sup>49</sup>. E, chegando à cidade, visitou mais acuradamente os mesmos lugares, emitindo, aos jornalistas, algumas opiniões a respeito das transformações cariocas:

Depois de ter falado de Buenos Aires, o sr. Bouvard entreteve-se a falar do Rio, cuja parte central teve ensejo de vêr hontem em plena actividade, pois a sua passagem por aqui em abril fôra em dia de domingo.<sup>50</sup>

Destaca-se, em sua fala, algumas preocupações ligadas, evidentemente, à sua atividade em Paris. É assim que criticou “as deficiencias da architettura entre nós, parecendo-lhe que precisamos muito de architectos”<sup>51</sup>. Provavelmente referia-se à arquitetura que se erguia na nova Avenida Central, pois questionou seus interlocutores cariocas sobre a existência de “leis regulando a altura dos prédios”, afirmando que “essas casas de enorme altura á moda americana são muito contrárias á belleza e só se pódem justificar por absoluta carencia e carestia de terreno como se dá em Nova York ou Chicago”<sup>52</sup>. Emitiu opinião sobre o desmonte do Morro do Castelo, posicionando-se contra o seu arrasamento, afirmando que “isso devia ser uma idéa de engenheiros e que os engenheiros são muito uteis na transformação das cidades, mas quasi sempre prejudiciaes ao seu embellezamento”<sup>53</sup>, de modo que sempre seria interessante o concurso de “artistas” nessas operações. Não se furtou em prescrever o uso de “diagonaes

p. 2.

<sup>49</sup> Notas e informações, *O Estado de S. Paulo*, 2.jun.1907, Notas e informações, p. 2.

<sup>50</sup> Buenos Aires e Rio, *Correio Paulistano*, 8.jun.1907, p. 2.

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>48</sup> Melhoramentos de Buenos Aires, *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1907, Notícias diversas, 578



que encurtem as distancias, aproximando os bairros”<sup>54</sup>. Ainda sobre o Morro do Castello, declarou ao repórter do *Correio Paulistano* que

na sua opinião não se devia arrazar o morro do Castello. Em geral a natureza sabe o que faz e nós não devíamos destruir as bellas collinas que a natureza nos deu. Ellas constituem o elemento mais pittoresco da cidade. Acha que as devemos melhorar, arruando-as, edificando-as e calçando-as melhor. Terraços, arborizações, gramados, acesso facil por meio de bondes electricos e carruagens, transformariam o que ha nellas de desagradavel. Por causa de suas ladeiras Montmartre não deixa de estar povoado e constituir uma originalidade no meio de Paris. Onde ellas constituem obstaculo á viação é preferivel para fazer tunneis<sup>55</sup>.

Bouvard ainda observou “o quanto já se viajava entre a Europa e a América do Sul. Parece-lhe que esse movimento é crescente e que não só por negocios, mas tambem por prazer em breve será consideravel”, acrescentando que

a região preferida pelos viajantes será o Rio de Janeiro, que tem para offerecer ás gentes da Europa originalidades absolutamente ignoradas no outro hemispherio e cuja contemplação paga bem a travessia do oceano e vale ainda mais quatro ou seis semanas de ausencia<sup>56</sup>,

referindo-se às atividades turísticas que se organizavam como um grande campo de negócios nessa época, com a construção dos chamados grandes hotéis. Levou suas impressões a Paris onde, em diversas oportunidades, referiu-se muito elogiosamente às belezas naturais do Rio de Janeiro e à avenida Beira-Mar como um dos mais belos passeios do mundo, o que, deste lado do Atlântico, ensejou oportunidades para provocações aos

bonaerenses, como se vê na *charge* da FIGURA 5.3, publicada em fins de 1907.



FIGURA 5.3 - Ora graças!... Já principiam a dizer verdades sobre a nossa terra! Agora não é só a «natureza» que encanta: temos também «o primeiro passeio do mundo», na phrase do engenheiro Bouvard, que é a Avenida Beira-Mar; a visinhança é que não há de gostar disso... (Fonte: O Paiz, Ora graças..., 1907)

Dois anos depois, novamente em escala entre Paris e Buenos Aires, Joseph-Antoine Bouvard retornava à capital brasileira. Dessa vez, no entanto, sua passagem não se restringiu a somente observar as belezas naturais do Rio de Janeiro.

#### 5.1.2.1. UM GRANDE HOTEL NO RIO DE JANEIRO

No dia 12 de fevereiro de 1909, os jornais paulistas noticiavam a abertura de um “Grande Hotel no Rio”, no extremo final da Avenida Central,

<sup>54</sup> Ibid.

<sup>55</sup> Ibid.

<sup>56</sup> Ibid.

dotado de caráter “monumental”<sup>57</sup> [FIGURA 5.4]. *O Estado de S. Paulo* reproduzia a nota original do *Jornal do Commercio*, que afirmava que

quando o sr. Bouvard passou aqui, em transito para Buenos Aires, esteve naquelle sitio, que o impressionou extraordinariamente, nascendo dahi a idea de um grupo de capitalistas francezes pedir-lhe que se occupasse do assumpto.



FIGURA 5.4 - Grande hotel no Rio. Nota publicada n'O Estado de São Paulo, (Fonte: OESP, Grande hotel..., 1909, p.3)

O jornal prossegue, com a descrição do projeto, que incorporava as últimas novidades tecnológicas assim como novos arranjos programáticos, como banheiros privativos a cada quarto:

O hotel projectado consta de nove andares e seria um dos mais bellos monumentos da cidade. O andar subterraneo seria destinado às cozinhas, quartos de criados do hotel e dos hospedes e a um «bar» e um estabelecimento de banhos de mar, ficando as aguas da bahia por baixo da avenida Beira-mar, convertida em viaducto, ao alcance dos hospedes, junto ao proprio edificio.

Todo o primeiro pavimento seria destinado à vida commum dos moradores e visitantes, com um grande vestibulo e um vasto «hall», refeitórios, salões de visitas e musica, sallas de bilhar, de fumar, de leitura, cabelleireiro, lavatorios, vestuarios, etc., havendo ao lado do mar um amplo restaurante, com larga varanda aberta sobre o panorama da barra.

O pavimento immediato seria exclusivamente de aposentos de luxo e maior conforto; cada quarto communicaria com um

banheiro e uma latrina, havendo, dos lados das avenidas Central e Beira-mar varias salas ligadas a series de quartos, para constituirem residencias completas e independentes. Os demais andares seriam constituídos apenas de quartos, havendo para cada serie de tres delles um banheiro e uma latrina.

Segundo esse plano, a que o nome do sr. Bouvard dá incontestavel autoridade, a cidade teria um hotel admiravel, comparavel aos grandes hoteis da Europa e Estados Unidos. [...]

Considerando que sem um hotel dessa natureza o Rio não pode atrahir gente rica que viaje por prazer, é realmente de utilidade publica para o pais a realização desse commettimento. Os países, que têm elementos pittorescos, convertem-nos em fonte de renda e reclame; sem fallar do exemplo classico da Suissa, há o exemplo recente do Japão cujo governo está favorecendo a construcção de modernos hoteis. Entre nós o governo já desapropriou o melhor terreno preciso para esse fim; o Congresso e a municipalidade já votaram favores especiaes para a empresa que se constituir; mas infelizmente, até hoje, não se chegou a nenhuma solução. É lamentavel.»<sup>58</sup>

É notável como as últimas linhas convergem com as palavras de Bouvard, em 1907, sobre o futuro do Rio de Janeiro. A localização era a mais nobre possível, na confluência das avenidas Central e Beira-Mar, defronte ao Palácio Monroe, em terreno desapropriado no processo de abertura da Avenida Central [FIGURAS 5.5 a 5.8].

Segundo *O Paiz*,

Desde muito se diz ter o governo ou a comissão constructora da Avenida Central, destinado o terrento fronteiro ao palacio Monroe para sede de um hotel; e assim decidiu por entender que os grandes melhoramentos por que passou a nossa capital exigem uma construcção dessa ordem, que a administração deseja facilitar, visto não dispormos ainda de um hotel luxuoso, capaz de competir com muitos outros da Europa, dos Estados Unidos, de Buenos Aires, etc.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> Grande hotel no Rio. Projecto monumental do architecto Bouvard — Um syndicate francoz, *O Estado de São Paulo*, 12.fev.1909, Notícias diversas; Um grande hotel — Projecto do architecto Bouvard — No Rio de Janeiro, *Correio Paulistano*, 12.fev.1909

<sup>58</sup> *O Estado de São Paulo*, 12.fev.1909, p. 3.

<sup>59</sup> A utilidade pública, *O Paiz*, 14.fev.1909, p. 1.

A iniciativa ia de encontro a legislação recentemente aprovada<sup>60</sup>, que garantia vantagens aos primeiros hotéis desse porte que se abrissem no Rio de Janeiro<sup>61</sup>. O “syndicato” aguardava, em fevereiro de 1909, manifestação favorável do governo:

O representante desse grupo, que nos mostrou os trabalhos do sr. Bouvard, está à espera que o governo federal decida essa questão, que é de incontestável interesse para esta capital, quicã para o país, garantindo que, indenizado o governo do valor do terreno, logo depois poderão ser iniciadas as obras, findas as quaes, o sr. Ritz, que dirige os mais afamados hoteis do seu nome em Londres e Paris, tomaria o arrendamento do imóvel.<sup>62</sup>

No entanto, a ideia não se concretizou, mesmo contanto com os nomes “Bouvard” e “Ritz”. Do que se apurou, haveria algumas condições que, conjugadas, impossibilitaram a realização do projeto. Tais condições dizem respeito ao auxílio oficial, ao terreno destinado à implantação do edifício e, finalmente, à eventual participação de Percival Farquhar no negócio, como representante do “syndicato francez”, que à essa altura já encontrava opositores no Rio de Janeiro, como a família Guinle que, como se sabe, anos depois, veio a abrir o mais famoso hotel do Brasil, o Copacabana Palace<sup>63</sup>, o qual era considerado por Farquhar como “um dos melhores hotéis insuficientemente bons do Rio”<sup>64</sup>.



FIGURA 5.5 - Marc Ferrez. Rio. Avenida Central. Detalhe. A direita, o Teatro Municipal em construção. A esquerda, o morro do Castelo. No destaque, área onde se propôs a construção do Grande Hotel, em 1907 e, à esquerda, a chaminé da Fabrica de Gelo Santa Luzia, cuja área foi solicitada por Bouvard para a implantação de seu projeto. 1907. Fotomontagem, colotipia, p&b, 23x30 cm. Acervo Biblioteca Nacional. (Fonte: )

Sabe-se que o principal negócio a que Farquhar estava ligado no país era a Brazil Railway Company, “empresa registrada nos Estados Unidos mas cujos recursos foram levantados nos mercados de capitais da Europa”, acreditando-se ser o caso de “maior concentração de investimentos franceses no Brasil entre 1900 e 1930”<sup>65</sup>.

O auxílio oficial, embora bem visto pela imprensa, não era unanimidade, e talvez, por isso, os jornais tenham se engajado em campanha favorável à intercessão do Estado nesse assunto, como se depreende da nota d’*O Paiz*, abaixo:

60 RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO), *Decreto Nº 1160, de 23 de dezembro de 1907*

61 Fernando CAMPOS, *Das casas de banho ao Copacabana Palace: projetos do acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, n. 4, 2010

62 *O Estado de São Paulo*, 12.fev.1909, p. 3.

63 Carlos KESSEL, *A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*, 2001; Charles A. GAULD, *Farquhar: o último titã*, 2006 Farquhar cogitou arrendar o hotel dos Guinle, mas foi dissuadido pelo consultor do Ritz-Carlton Group, que considerou “que o espaço para a cozinha era inadequado” *Ibid.*, p. 332., nota 5.

64 *Ibid.*, p. 321.

65 Flavio A. M. de SAES, *Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930)*, p. 91-92

É **plausível, assim, o empenho do governo em dotar a nossa capital com um hotel magnífico**, onde o estrangeiro rico e de bom gosto poderá residir durante o tempo que aqui estiver, para apreciar algumas coisas excellentes, que lhe podemos mostrar, e não poucas outras, que lhe devemos occultar.<sup>66</sup>

*A Noticia* reverberava o mesmo tom:

O Jornal do Commercio de hontem dava uma longa noticia sobre a projetada criação de um grande hotel na avenida Central. Terminava incitando o governo a que fizesse a desapropriação de um terreno que é para isso necessário.

[...]

**Nada é, portanto, mais razoável do que a ideia do governo auxiliar a construção e instalação de um grande hotel nesta cidade.**<sup>67</sup>

Quanto ao terreno indicado para a implantação do hotel, aparentemente houve um certo desentendimento sobre sua conveniência. A partir do que a imprensa diária noticia, Bouvard não estaria contente com as dimensões do terreno e talvez tenha solicitado a ampliação da área, disto resultando a necessidade de se declarar de utilidade pública a área ocupada pela fábrica de gelo Santa Luzia. Nesse assunto, o mesmo artigo d'*O Paiz* que defende o auxílio federal, coloca-se ao lado dos interesses do proprietário, considerando exagerada a solicitação do arquiteto francês:

Temos no ar uma questão interessante de desapropriação por utilidade pública: a da fabrica de gelo de Santa Luzia, cujo terreno parece necessário para a construção de um hotel modelo, segundo plano do architecto Bouvard.

A expressão — parece necessario — não tem, no caso, todo o rigor de significação que se lhe poderia attribuir.

[...]

A área disponível é grande; e se não tem a forma de um quadrado, nem por isso é inaproveitavel. A arte da construção e a architectura possuem meios correctorios dos apparentes

defeitos de forma geometrica das áreas; e certamente se poderá apontar, na Italia, na Inglaterra, na Alemanha, na França, mesmo em Buenos Aires, hotéis admiráveis levantados em terrenos de superficie tão irregular com a do “osso” da Avenida — para empregar a designação da “varia”.

Como quer que seja, persuadimo-nos que o architecto Bouvard — se delle é o projecto preferido — ao ser convidado para organizar seu plano, teve conhecimento da conformação, situação e posição do terreno; e persuadimo-nos também que não responderia ao convite, declarando: "Em tal terreno nada farei digno de mim"...

[...]

No calculo dos terrenos a desapropriar o “osso” entrou tal e qual, e tal qual permaneceu; de modo que, agora — porque o architecto Bouvard entende que o "osso" não tem o feito que o seu projecto reclama — a reviviscencia do decreto parece tardia e assume a feição de um arbitrio antipathico, analogo ao rememorado do leão, na famosa assembléa em que era elle o mais forte.

[...]

Se, para levar a effeito a construcção do hotel — de accordo com o um especificado plano, precisa a autoridade publica de lançar mão da desapropriação — indaga-se, preliminarmente, **se averiguou bem o governo a impossibilidade de ser aceito outro plano, adaptavel ao terreno que possue.**

Na ausencia de semelhante averiguação, ou no caso de resposta negativa, o publico immediatamente se colloca ao lado do industrial, que pede o deixem em paz, na sua fábrica e no seu trabalho, que nada custaram, nem custam, às preferencias estheticas do leão, ou aos raptos architectonicos do Sr. Bouvard.<sup>68</sup>

Note-se que *O Paiz* questiona a contratação de Bouvard. O mesmo se observou na postura do jornal *A Noticia*, também quando defende o auxílio governamental:

Si deve ser o que o Sr. Bouvard projetou ou si há outra combinação mais vantajosa, absolutamente não o sabemos. Mas, quanto à necessidade teórica do auxilio, é incontestavel.<sup>69</sup>

<sup>66</sup> *O Paiz*, 14.fev.1909, p. 1. — grifo nosso

<sup>67</sup> M. A., Ordem do dia, *A Noticia*, 12-13.fev.1909, p. 1. — grifo nosso

<sup>68</sup> *O Paiz*, 14.fev.1909, p. 1. — grifo do original

<sup>69</sup> *A Noticia*, 12-13.fev.1909, p. 1. — grifo nosso



setembro de 1911, a Rio de Janeiro Hotel Company foi autorizada a operar no Brasil<sup>72</sup>. A ideia persistia, mas houve uma adequação quanto ao local, sendo escolhido um terreno muito mais amplo, onde existia o Convento da Ajuda [FIGURAS 5.7 e 5.9] que, de certa forma, “cedeu às exigências urbanísticas da cidade”<sup>73</sup>.

Em 28 de setembro de 1911 o *Jornal do Commercio* noticiou a sua venda à Cia. Light & Power, empresa que fazia parte do “Syndicato Farquhar” e em outubro a demolição foi iniciada<sup>74</sup>. Farquhar retomava a ideia de Turot e Bouvard, porém, agora, sem o concurso dos franceses. Para tanto, adquiriu o terreno onde se erguia o convento, uma área de 4000m<sup>2</sup>.



FIGURA 5.9 - O Convento da Ajuda por volta de 1907. No fundo, o palácio Monroe. (Fonte: DUNLOP, [1955-], p.19)

O hotel a ser construído contaria com

oito andares, arcabouço todo de ferro, com duas majestosas frontarias: uma para a avenida Rio Branco [Central] e outra para a rua do Passeio, descortinando todo o panorama do mar e

das montanhas.

O “Hotel Rio de Janeiro Company” [FIGURA 5.10] teria 300 quartos, sendo 100 com banheiro e mais 30 apartamentos de luxo. No último andar, no amplo terraço, haveria um café-concôrto com espetáculos tôdas as noites<sup>75</sup>

Um dos poucos a se oporem à iniciativa em que o Convento da Ajuda “fora vendido a alguns ingleses e americanos pela bela quantia de mil oitocentos e cinquenta contos”, foi o escritor Lima Barreto, que lamentou a perda de um dos “marcos da vida anterior” do Rio de Janeiro, acusando o “furor demolidor dos forasteiros, que querem um Rio-Paris barato ou mesmo Buenos Aires de tostão”<sup>76</sup>

Um dos jornais da colônia francesa no Brasil também noticiou a proposta, que se conjugaria com outros dois empreendimentos em São Paulo, um deles junto ao futuro parque Anhangabaú, mostrando que o capital estrangeiro acompanhava atentamente as transformações urbanas de ambas as capitais. E, como já se viu, coordenava esforços para que essas transformações lhes fossem proveitosas ao máximo.

<sup>72</sup> Decreto N. 8996 de 27 de setembro de 1911, *Diario Oficial Estados Unidos do Brazil*, 5.out.1911, Actos do Poder Executivo

<sup>73</sup> Charles Julius DUNLOP, *Rio antigo*, [1955-], p. 19.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> Carlos KESSEL, *A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*, p. 38-39.

L'ÉTOILE DU SUD

**COMPANHIA PORT OF PARA'**

cessionaria do contracto celebrado com o Governo Federal para a construção das obras de melhoramentos do porto de Belém, capital do Estado do Pará

**E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE**

rede estrategica que liga o Estado de S. Paulo ao Rio Grande do Sul, com um ramal em construção entre a porto de São Francisco e a fronteira com o Paraguay

**BRAZIL RAILWAY COMPANY**

construtora da E. F. São Paulo-Rio Grande e promotora das seguintes companhias de estradas de ferro

**MADEIRA-MAMORE RAILWAY COMPANY**

construtora e arrendataria da estrada de ferro que em virtude do tratado de Petropolis vai ligar as aguas navegaveis dos rios Madeira e Marmoré nas confrontações do Brasil e Bolivia

**SOROCABANA RAILWAY COMPANY**

arrendataria da Estrada de Ferro Sorocabana-Ituana no Estado de São Paulo

**COMPAGNIE DU PORT DE RIO DE JANEIRO**

arrendataria dos serviços do novo caes do porto do Porto do Rio de Janeiro

**SOUTHERN BRAZIL LUMBER COMPANY**

exploradora de madeiras em suas propriedades nos Estados do Paraná e Santa Catharina

**RIO DE JANEIRO HOTEL COMPANY**

que está iniciando a montagem de um grande hotel de tipo europeu no local anteriormente occupado pelo Convento da Ajuda na cidade do Rio de Janeiro

**BRAZIL LAND CATTLE & PACKING COMPANY**

proprietaria de grandes pastagens para criação de gado e sua exploração commercial por meio de frigoríficos e «PACKING-HOUSES»

**BAHIA TRAMWAY LIGHT & POWER COMPANY**

cessionaria privilegiada de serviços de luz e força na capital do Estado da Bahia

Representação no

Rio de Janeiro

**AVENIDA CENTRAL N. 58**

FIGURA 5.10 - Anúncio de página inteira no jornal *L'Etoile du Sud*, sobre as várias companhias ligadas a Percival Farquhar, entre elas, a Rio de Janeiro Hotel Company. (Fonte: Representação..., 1912)

Um telegrama de Londres, nos informa que o “Carlton-Hôtel-Group”, será responsável pela direção de grandes hotéis que a a “Rio de Janeiro Hôtels Company” vai estabelecer no Brasil, sendo um no Rio, um em São Paulo e um no Guarujá, próximo a Santos. O hotel do Rio será construído no lugar onde se encontra o convento da Ajuda e se chamará “Hôtel Guanabara”, nome da baía do Rio de Janeiro. O de São Paulo ficará ao lado do novo Teatro Municipal e aquele do Guarujá, destinado sobretudo para veraneio, reunirá entre outras coisas, todo o charme com que a natureza presenteou a região, toda sorte de divertimentos e de atrações cujo prazer a doce brisa do mar só fará aumentar.<sup>77</sup>

Gauld<sup>78</sup> confirma que os três hotéis eram empreendimentos de Percival Farquhar, dos quais apenas o hotel do Guarujá foi construído, tornando-se, entretanto, deficitário. Conforme o autor, Farquhar orientou sua ação a partir de pesquisa que encomendara ao grupo Ritz-Carlton, de Londres, que previu grandes lucros pelo interesse que os hotéis despertariam em um público seletivo, de “magnatas, que costumavam investir em hotéis”.

Farquhar esperava que isso acontecesse no Brasil, mas não teve sequer condições de começar a construir os hotéis de luxo que havia planejado para o centro do Rio de Janeiro e de São Paulo, cuja administração seria entregue à cadeia Ritz-Carlton.<sup>79</sup>

Anos depois,

<sup>77</sup> Tradução livre da autora. No original: “Un télégramme de Londres, nous apprend, que le “Carlton-Hôtel-Group”, aurait la direction des grands hôtels, que la “Rio de Janeiro Hôtels Company”, va a établir au Bresil, dont un, à Rio, un à S. Paulo et un à Guarujá, près de Santos. Celui de Rio, sera bâti à l'endroit où se trouve le couvent de Ajuda et s'appellera “Hôtel Guanabara”, nom de la baie de Rio de Janeiro. Celui de S. Paulo, sera tout près du nouveau Théâtre Municipal et celui de Guarujá, destiné surtout pour y passe-l'été, réunira en outre des charmes nombreux que la nature a prodigués à cette région, toutes sortes d'ammusements et d'attractions dont la franche brise de la mer augmentera les délices.” In: Grands hôtels au Brésil, *L'Étoile du Sud*, 3.dez.1911, Notices Financières, p. 2. De fato, dos três hotéis anunciados, somente o carioca não foi realizado. Em São Paulo, foi construído o Hotel Esplanada e, no litoral, o Grande Hotel Guarujá, embora não se saiba se ambos tiveram o concurso da empresa de Farquhar.

<sup>78</sup> Charles A. GAULD, *Farquhar: o último titã*

<sup>79</sup> Ibid., p. 303.

ele lamentava o fato de as duas cidades mais importantes do Brasil terem sido obrigadas a esperar tantos anos por hotéis comparáveis ao da maior e mais rica Buenos Aires. No terreno que havia comprado em São Paulo, atrás do rebuscado teatro lírico [o Teatro Municipal], outros empresários ergueram o Hotel Esplanada.<sup>80</sup>

Em entrevista concedida ao *Jornal do Commercio*, no final de 1912, na qual negava “controlar a Light ou a City Improvements Company de São Paulo” Percival Farquhar “lamentou que o Rio de Janeiro e São Paulo tivessem cancelado a ajuda prometida aos hotéis que ele se propunha construir”<sup>81</sup>. Não se sabe se Bouvard participou desse segundo projeto no Rio de Janeiro, embora a data coincida com sua atuação em São Paulo. Uma notícia veiculada n’*O Estado de S. Paulo*, dá margem a conjecturas nesse sentido:

Voltando agora de Constantinopla, onde fôra em comissão da sua especialidade a chamado do governo ottomano, logo depois de finda a transformação de Buenos Aires, s. exa. traz impressões muito recentes sobre o Bosphoro e veio com o desejo de confrontal-o com a Bahia de Guanabara, que acha incomparavelmente mais bella, tendo palavras de grande entusiasmo pela Avenida Beira-Mar, que percorreu de automovel de manhan, examinando tudo com o maior interesse e tecendo francos elogios.<sup>82</sup>

De todo modo, o arquiteto tinha outras preocupações àquela altura, como se verá adiante.

### 5.1.3. CURITIBA: OBJETIVO INICIAL

Edouard Fontaine de Laveleye ligava-se ao Brasil de maneira especial pois era casado com Amália Moreira Keating, brasileira cuja família era do Paraná. Acredita-se que os laços familiares lhe facilitaram o ingresso no meio político e financeiro paranaense e assim Laveleye acabou escolhendo Curitiba como a sede de seus negócios, que eram muitos e diversificados. Como já se viu no início deste capítulo, muitas eram as redes de empresas cujos negócios eram realizados na América do Sul. Laveleye não fugiu à regra e participava do conselho administrativo de algumas importantes companhias estabelecidas no Brasil que tinham seu capital ligado a banqueiros europeus. Não se conseguiu informações a respeito dos negócios de Edouard Fontaine de Laveleye na Europa. A menção mais antiga a atividades do banqueiro belga no país a que se teve acesso nos jornais data de 1908, quando seu nome é mencionado na composição da diretoria da Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia<sup>83</sup> [FIGURA 5.11].

Em 1910, integrava a diretoria do Credit Foncier du Brésil, quando o banco iniciou sua atividade no Rio de Janeiro<sup>84</sup>. Na mesma data, Laveleye era citado em outra nota:

Foi hontem lavrada a escriptura da venda da empresa de bondes desta capital ao sr. Eduardo Fontane [sic] de Laveleye, pela importancia de 500 contos de réis.<sup>85</sup>

<sup>83</sup> Companhia Concessionaria das Docas do Porto da Bahia, *Diario Oficial da União*, 5.nov.1908, Sociedades Anonymas, p. 7300.

<sup>84</sup> Notas, *Correio Paulistano*, 15.jan.1910, Notas, p. 1.

<sup>85</sup> Os bondes de Curytiba - A venda da empresa - Eletrificação das linhas, *O Estado de S. Paulo*, 15.jan.1910, Telegrammas, p. 2. 500 contos de réis (500:000\$000) corresponderiam, atualmente, à aproximadamente R\$15.000.000,00 Cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>80</sup> Ibid.

<sup>81</sup> A entrevista ao jornal é citada em *ibid.*, p. 312.

<sup>82</sup> *O Estado de S. Paulo*, 5.abr.1911, p. 1.





FIGURA 5. 11 - Debênture da Companhia Concessionária dos Docas do Porto da Bahia, na qual Laveleye era membro da diretoria. Impressão colorida sobre papel. (Fonte: www.numistoria.com)

A nota informava também que havia um prazo para a eletrificação das linhas adquiridas e que Laveleye havia solicitado sua prorrogação. O que se apurou é que, apesar da aquisição ter sido noticiada em janeiro, a South Brazilian Railways, empresa organizada por Edouard Fontaine de Laveleye para a exploração do transporte de bondes de Curitiba, só foi autorizada a operar no Brasil pelo Decreto Federal nº 7955, de 20 de abril de 1910<sup>86</sup>.

No “Contracto de Associação da ‘South Brazilian Railways Company, Limited’” são elencados nada menos do que 37 “fins” da empresa<sup>87</sup>. Na sua maioria, são itens genéricos, que ampliam ao máximo o

escopo de serviços que poderiam ser prestados. Entre os itens, um destaca-se, entretanto, pela sua especificidade, configurando-se como o principal objetivo da organização da companhia ou, pelo menos, o objetivo mais imediato:

b) adquirir um ferro-carril denominado «Empreza Ferro Carril Curytibana» na cidade de Curytiba, Estado do Paraná, Estados Unidos do Brazil, adquirindo ao mesmo tempo e explorando as concessões a ella referentes;<sup>88</sup>

Supõe-se que Laveleye tenha solicitado a prorrogação do prazo para os serviços de eletrificação das linhas de bonde de Curitiba porque esperava a aprovação da instalação e funcionamento da South Brazilian Railways. Em seguida à autorização concedida pelo governo federal, Laveleye tratou de levantar fundos para a South Brazilian Railways.

Em 28 de abril de 1910, o *Le Capitaliste* anunciou a oferta de títulos da Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil — 15.000 mil obrigações de 500 francos à 5%. Essa oferta tinha “como objetivo a eletrificação e a extensão das ferrovias urbanas de Curitiba, capital do Estado do Paraná”, que seriam “um trecho de toda uma rede de ferrovias secundárias destinada a ligar a capital Curitiba às principais cidades do Estado.”<sup>89</sup>

Entre as concessões referentes à South Brazilian Railways referidas pelo decreto federal, provavelmente constavam o serviço de calçamento das ruas da capital paranaense, pois Laveleye, meses depois, solicitou à Prefeitura um adiantamento de mil contos de réis<sup>90</sup>. Apesar dos jornais

da União, 20.abr.1910, Leis de Companhias (consolidadas) 1908, p. 2860-2861.

<sup>88</sup> Ibid., p. 2860.

<sup>89</sup> La Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil, *Le Capitaliste*, 28.abr.1910, p. 274.

<sup>90</sup> O serviço de calçamento de Curytiba - O requerimento do banqueiro Laveleye, *O Estado de S. Paulo*, 23.out.1910, Telegrammas - Interior, p. 1. Equivalentes a aproximadamente R\$30.000.000,00 atuais, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>86</sup> BRASIL (UNIÃO), *Decreto n.7955, de 20 de abril de 1910 Concede autorização à The South Brazilian Railway Company, Limited, para funcionar na Republica*, p. 2859-2872

<sup>87</sup> Contracto de Associação da «South Brazilian Railways Company Limited», *Diario Oficial*

darem como certo o indeferimento da solicitação<sup>91</sup>, em 22 de novembro “o prefeito municipal sancionou a lei n. 276” concedendo “diversos favores a Eduardo Fontaine Laveleye, contratante do serviço de calçamento da capital”<sup>92</sup>. A operação foi classificada como “escandalosa” nos meios curitibanos, que apontaram irregularidades e franco favorecimento a Laveleye:

O «Diario da Tarde», avaliando o prejuizo soffrido pelo municipio em mais de quatro mil contos com a concessão de taes favores, verbera o acto da camara que não trepidou em sacrificar o interesse do municipio, afrontosamente lesado em tal negociata, deplorando a fraqueza daquella corporação que se deixou levar pelas artimanhas da rabulice.<sup>93</sup>

A transferência realizou-se em 24 de novembro, conforme *O Estado de S. Paulo*:

Curytiba, 24 — Retardado — A firma H. Palm & Comp. assignou hoje, na prefeitura municipal, o termo de trasferencia ao sr. Edward Lafontaine [sic] de Laveleye do contrato de calçamento desta capital.<sup>94</sup>

Edouard Fontaine de Laveleye não era uma unanimidade e sua conduta nos negócios suscitava dúvidas. Seu papel nas empresas nem sempre era muito claro e apurou-se que houve momentos em que os conflitos de interesse ficavam mais evidentes. Um exemplo disso foi a formalização de um protesto, por doze acionistas da Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia contra Laveleye

allegando estar este promovendo a falsa cotação das acções da companhia, e ter incompatibilidade para exercer cumulativamente esse cargo e o de director da Caisse Commerciale et Industrielle de Paris, e concluia por soliciar à assemblea [daquella companhia] tomar a esse respeito as deliberações que fossem necessárias, de accôrdo com a lei, que proibe e que pune expressamente ambos esses factos.<sup>95</sup>

Laveleye era membro da diretoria<sup>96</sup> do Banco Crédit Foncier du Brésil [FIGURA 5.12], o braço brasileiro da citada Caisse Commerciale, de propriedade da família Bouilloux-Lafont, um império que rivalizava com Percival Farquhar em termos de investimentos no Brasil, naquele momento.

O *Le Temps* informava ainda, quando do lançamento de ações em Paris, a composição do conselho de administração da South Brazilian Railways:

Os administradores são os srs. J. Bouvard, arquiteto diretor da Cidade de Paris; [...], Ed. Fontaine de Laveleye [...]. O representante no Brasil é o sr. S. de Barros Pimentel, antigo presidente do Estado do Paraná.<sup>97</sup>

Entre os membros da diretoria, figurava Sancho de Barros Pimentel, que havia sido eleito como membro suplente do conselho fiscal da Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, em 1908<sup>98</sup> tinha sido presidente da Província do Paraná<sup>99</sup> e será, no ano seguinte, um dos sócios fundadores da City Improvements and Freehold Land Investment Co., com se verá adiante.

<sup>91</sup> Calçamento da cidade, *O Estado de S. Paulo*, 23.out.1910, Telegrammas - Interior, p. 1; *O Estado de S. Paulo*, 23.out.1910, p. 1.

<sup>92</sup> O contrato de calçamento — Ataque do "Diario da Tarde", *O Estado de S. Paulo*, 23.nov.1910, Telegrammas, p. 1.

<sup>93</sup> Ibid. Quatro mil contos de réis equivaleriam, atualmente a aproximadamente R\$120.000.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*. Ver, também,

<sup>94</sup> Transferencia de contrato, *O Estado de S. Paulo*, 26.nov.1910, Telegrammas, p. 1.

<sup>95</sup> Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia. Acta da assembléa geral ordinaria, realizada no dia 21 de outubro de 1910, *Diário Oficial da União*, 19.nov.1910, Sociedades anonyms

<sup>96</sup> *Correio Paulistano*, 15.jan.1910, p. 1.

<sup>97</sup> Informations financières, *Le Temps*, 29.abr.1910, [s.p.]

<sup>98</sup> *Diário Oficial da União*, 19.nov.1910

<sup>99</sup> Pimentel foi presidente das províncias do Piauí, de 15 de abril a 13 de dezembro de 1878, do Paraná, de 3 de maio de 1881 a 26 de janeiro de 1882, e do Ceará, de 22 de março a 31 de outubro de 1882. *Sancho de Barros Pimentel. WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre.*

Quanto a Joseph-Antoine Bouvard, era também um dos diretores do Crédit Foncier du Brésil, conforme nota no *Le Capitaliste*<sup>100</sup>, que reporta a reunião em que se votou expressivo aumento de capital do banco, precedendo as operações de Laveleye em Curitiba. Nessa ocasião decidiu-se ampliar o capital de um milhão para 12 milhões e meio de francos. Além disso, o conselho de administração foi reeleito. Em Paris, seus membros eram:

Achille Adam, Marcel Bouilloux-Lafont, Eugène [sic] Bouvard, directeur de la Ville de Paris, A. Coelho, directeur du Banco Espanol del Rio de la Plata; Fontaine de Laveleye, Ed. Quellenec, baron Amédée Reille, Raymond Richou, vicomte des Touches.<sup>101</sup>

Observe-se que A. Coelho participou do banquete oferecido à delegação argentina em Paris, em dezembro de 1906, como se viu no capítulo anterior. Sua presença aqui poderia ser um indicio das relações apontadas por Novick<sup>102</sup>, quanto aos “grandes interesses internacionais” que aportavam na América do Sul.

Entretanto, não há indícios de sua participação na South Brazilian Railways ou na City of San Paulo Improvements, o que parece configurar o que se afirmou há pouco, sobre certa estratégia utilizada pelas corporações que, incluindo nomes de dirigentes de outras companhias, visavam validar a seriedade e integridade de seus propósitos. De fato, o periódico ressaltava que “os administradores nomeados para o Brasil são representantes das principais Companhias ferroviárias e dos grandes portos brasileiros”<sup>103</sup> e

<sup>100</sup> Crédit Foncier du Brésil, *Le Capitaliste*, 13.jan.1910, p. 26.

<sup>101</sup> Ibid. O nome de Bouvard está erroneamente grafado como Eugène.

<sup>102</sup> Alicia NOVICK, *Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires*

<sup>103</sup> Tradução livre da autora. No original: “On remarquera que les administrateurs nommés pour le Brésil sont les représentants des principales Compagnies de chemins de fer et

citava os nomes de “Barros Pimentel, José Teixeira Soares, Coesar [sic] de Oliveira Sampaio, Emile Grandmasson, Pedro Nolasco, P. da Cunha, A de Faria, Rego Monterero [sic]”<sup>104</sup>. Assim, constatou-se que não eram apenas os interesses de Laveleye que teriam trazido Bouvard ao Brasil, mas os seus próprios.



FIGURA 5.12 - *Crédit Foncier du Brésil et de l'Amérique du Sud*. Debenture assinada por Marcel Bouilloux-Lafont, Impressão colorida sobre papel. (Fonte: www.numistoria.com)



### 5.1.3.1. BONDES, CALÇAMENTO, ILUMINAÇÃO: A NECESSIDADE DE UM PLANO

Como as demais capitais brasileiras, Curitiba entrara, no final do século XIX, em um ciclo de transformações urbanas, iniciadas com obras de saneamento. Segundo Pilotto, “na década de 1880 foi realizada a primeira grande obra de saneamento de Curitiba: a construção do Passeio Público,

des grands ports du Brésil.” *Le Capitaliste*, 13.jan.1910, p. 26.

<sup>104</sup> Ibid.

entre o Centro e o Alto da Glória, com objetivo de drenar o Rio Belém”<sup>105</sup>  
[FIGURA 5.13].



FIGURA 5.13 - Planta da cidade de Curitiba. Ano 1900. (Fonte: RIZZI, 2003)

Legenda:

- |                           |                     |
|---------------------------|---------------------|
| (1) Estação ferroviária   | (4) Passeio Público |
| (2) Estação de bondes     | (5) Alto da Glória  |
| (3) Usina de eletricidade | (6) Batel           |

Conforme a autora,

pode-se afirmar, sinteticamente, que o espaço urbano de Curitiba no começo do século XX consistia em: uma área central acessada por duas vias regionais importantes (uma para o litoral e a outra para o interior), em cuja parte mais central se localizavam as primeiras residências de elite; uma série de colônias espalhadas ao redor da área central; e, ao sul, o começo da formação de uma área industrial. [...] Não tendo grandes obstáculos naturais ou áreas que se destacassem como sítios mais atraentes, Curitiba podia se expandir em todas as direções.

Nesse sentido, o fator acessibilidade ao centro foi determinante para explicar a localização inicial das áreas residenciais das camadas de alta renda, bem como o crescimento dessas áreas ao redor dos núcleos iniciais – Batel e Alto da Glória.<sup>106</sup>

O Alto da Glória, a Leste, juntamente com o Batel, a Oeste, eram os bairros que abrigavam a elite paranaense ligada ao cultivo e processamento da erva-mate [FIGURA 5.13, itens 5 e 6]. “Não é por acaso que as primeiras linhas de bondes iam do Batel e da Glória até a estação ferroviária, transportando as barricas de erva-mate”<sup>107</sup>, pois os capitães da indústria local procuravam implantar suas residências junto aos engenhos de erva-mate.

Assim, ao que parece, Laveleye soube tirar partido de tão favorável situação agindo, em 1910, para adquirir o ineficiente serviço de bondes da capital curitibana, assim como a execução do calçamento de ruas. Pilotto afirma que

percebe-se que o Batel (Rua Mato Grosso) e o Alto da Glória (Fontana), bairros onde se localizaram as primeiras residências da elite, logo foram atendidos pelo serviço de bonde. Como naquele momento não havia uso de transporte individual, as linhas atenderam primeiramente as camadas de alta renda, melhorando suas condições de deslocamento ao Centro.<sup>108</sup>

<sup>105</sup> Angela Seixas PILOTTO, *Área metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intra-urbano*, 2010, p. 36.

<sup>106</sup> *Ibid.*, p. 44-45.

<sup>107</sup> Garcez, 2006, p.53 apud *ibid.*, p. 36.

<sup>108</sup> *Ibid.*, p. 44.

Tudo leva a crer que as intenções de Laveleye eram mais amplas, pois nesse ano o belga “detinha os contratos para a unificação de bondes e transporte de carne verde do Matadouro e a concessão sobre a iluminação pública, repassados à South Brazilian Railways em 7 de maio e 5 de dezembro” de 1910<sup>109</sup>.

Na apresentação do programa da South Brazilian Railways, publicado em dezembro desse ano, elaborado “depois de longos e sérios estudos prévios”<sup>110</sup>, as finalidades apresentadas eram mais específicas do que aquelas constantes na documentação relativa à formação da companhia. Eram também mais ambiciosas:

- 1º Recuperar, estender e eletrificar a rede de vias ferreas urbanas da Empreza Ferro Carril Curitybana;
- 2º Recuperar as concessões e os monopólios e ampliar as instalações da empresa elétrica existente;
- 3º Melhorar a concessão outorgada pelo Estado de energia elétrica aplicada à tracção, à iluminação e aos usos industriais;
- 4º Negociar a recuperação de ferrovias em operação que servem o Estado do Paraná;
- 5º Finalmente, continuar obtendo concessões de ferrovias secundárias garantidas pelo Estado do Paraná.<sup>111</sup>

Conforme o informe, a parte relativa aos carris urbanos e suburbanos estaria garantida e em execução pela primeira emissão de títulos ocorrida em maio de 1910, com grande sucesso. As negociações para aquisição de novas

concessões estavam bem avançadas e nesse meio tempo, a empresa havia orientado seus esforços para as empresas de eletricidade. Para tanto, obteve, por tempo ilimitado, a concessão da produção, transporte e distribuição da energia elétrica e de sua aplicação para uso industrial. A South Brazilian Railways obteve o

monopólio da iluminação pública e privada da cidade de Curitiba e arredores, um contrato de iluminação pública do Estado do Paraná para sua capital [redundante]; a moderna usina a vapor que fornece atualmente a luz elétrica a Curitiba; considerável quantidade de terrenos dos quais 40.000m<sup>2</sup> dentro do perímetro urbano. Finalmente, a empresa obteve a concessão para a captação e utilização da força hidráulica das possantes quedas de Caiacanga, no rio Iguassu, onde será construída uma importante usina hidroelétrica<sup>112</sup>,

para viabilizar os melhoramentos da capital.

Novos títulos seriam colocados à venda nas Bolsas de Paris, Londres e Rio de Janeiro — 25.000 obrigações à 5% —, resgatáveis em 52 anos, a partir de 1917, cuja garantia eram os imóveis e instalações adquiridas, além da usina a ser construída [FIGURA 5.14].

Nesse momento, o Conselho de Administração era constituído por Edouard Quellenec, presidente, que era engenheiro-consultor da Compagnie Internationale du Canal de Suez, e presidente das Sociétés de Construction du Port de Bahia et du Port do Rio Grande do Sul. Joseph-Antoine Bouvard constava entre os administradores, ao lado de Edouard Fontaine de Laveleye e Sancho de Barros Pimentel.<sup>113</sup>

<sup>109</sup> Zulmara Clara Sauner POSSE e Elizabeth Amorim de CASTRO, *As virtudes do bem-morar*, 2012, p. 82.

<sup>110</sup> Tradução livre da autora. No original: "après de longues et sérieuses études préalables". La Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil, *Le Capitaliste*, 1910, p. 832.

<sup>111</sup> Tradução livre da autora. No original: "1º Racheter, étendre et électrifier le réseau de voies ferrées urbaines de la Empreza Ferro Carril Curitybana; 2º Racheter les concessions et les monopoles et développer les installations de l'entreprise électrique existante; 3º Mettre en valeur la concession accordée par l'Etat de l'énergie électrique appliquée à la traction, à l'éclairage et aux usages industriels; 4º Négocier le rachat de chemins de fer en exploitation desservant l'Etat du Parana; 5º Enfin, poursuivre l'obtention de concessions de chemins de fer secondaires garantis par l'Etat du Parana." Ibid.

<sup>112</sup> Ibid., p. 832-833.

<sup>113</sup> *Le Capitaliste*, 15.dez.1910, p. 832-833.



FIGURA 5.14 - *South Brazilian Railways Co. Ltd.* Debenture de 20£ a 25%. Frequentemente as ilustrações desse tipo de papel retratava os serviços e bens das companhias. Nesse caso, estão estampadas as linhas de bondes (no alto, à esquerda), a ferrovia que carregaria a carne verde (no alto, à direita), a usina geradora de energia elétrica (abaixo, à esquerda) para o funcionamento do sistema de bondes e para a iluminação pública e privada (abaixo, à direita). Impressão colorida sobre papel. (Fonte: www.numistoria.com)

As obras eram executadas “com morosidade” e os administradores curitibanos reclamavam constantemente dos prejuízos causados à população e ao erário público.<sup>114</sup>

Pilotto reporta que

Até 1912, o transporte intra-urbano era feito por bondes com tração animal, por meio de três linhas:

Linha 1 – Partia do Batel, descia a Rua Mato Grosso, passava pela Rua do Comércio [hoje Rua Marechal Deodoro], Rua da Imperatriz [hoje Rua XV de Novembro] e terminava no começo da estrada da Graciosa (Fontana) [hoje Passeio Público]. Linha 2 – Descia a Rua Mato Grosso, passava pelo Largo do Imperador (praça Tiradentes) e ia até o Fontana.

Linha 3 – Partia da Estação Ferroviária, seguia pela rua da estação, Rua da Imperatriz, Largo do Imperador e Fontana<sup>115</sup> [FIGURA 5.15].

Em 1913, portanto três anos após Laveleye ter tomado a direção das concessões daqueles serviços públicos, pouco coisa havia sido realizada, constando que

Acham-se também em construção 7 quilômetros de novas linhas, o que elevará a rede de viação urbana em Curitiba a 25 quilômetros. A empresa vai receber 26 novos carros para o serviço de passageiros, ficando os carros atuais para reboque. Haverá também 16 carros para cargas, 3 para carne verde, 1 para o correio, todos eles providos de motores elétricos. As linhas da empresa devem ser inauguradas em setembro.

A usina fornecedora de energia elétrica, situada na cidade e construída em 1900, dispõe duma força de 800 quilowatts, fornecidos por dois dinamos, movidos a vapor, de 300 quilowatts cada um, e por um dinamo de 200 quilowatts, movido por uma turbina. A empresa está atualmente instalando outra turbina para acionar um dinamo de 1.000 quilowatts.<sup>116</sup>

<sup>115</sup> Angela Seixas PILOTTO, *Área metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intra-urbano*, p. 44.

<sup>116</sup> Reginald LLOYD, et al., *Impressões do Brasil no século vinte*

<sup>114</sup> \_\_\_\_\_, *As virtudes do bem-morar*, p. 79.

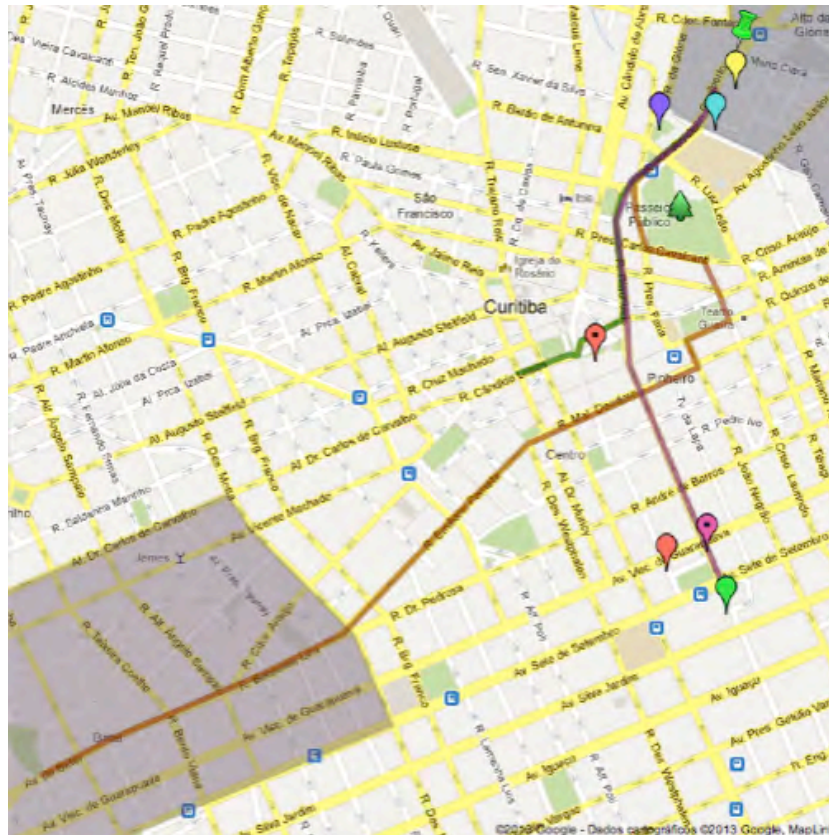


FIGURA 5.15 - Linhas de bonde em Curitiba implantadas por Laveleye, a partir de Rizzi(2003). Observar que as linhas privilegiam os bairros da elite agrária ligada ao cultivo, processamento e exportação do mate, que se instalou preferencialmente no Batel (área cinza à esquerda) e no Alto da Glória (área cinza à direita). Ambas eram ligadas à estação ferroviária (pin verde abaixo à direita) Base GoogleMaps 2012

Nesse ano, a companhia criada por Edouard Fontaine de Laveleye “contava com 168 empregados; 67 carros, sendo 26 automotores; e os trilhos cobriam a distância de 27,17 quilômetros”<sup>117</sup> e o movimento de passageiros havia passado de um milhão, em 1910, para 1,9 milhão. Laveleye havia importado carros belgas modernos [FIGURA 5.16] que passaram a ser

<sup>117</sup> Zulmara Clara Sauner POSSE e Elizabeth Amorim de CASTRO, *As virtudes do bem-morar*, p. 93.

utilizados nas linhas Portão-Batel, Polícia, Matadouro, Circular, Fontana e Iguaçú.<sup>118</sup>

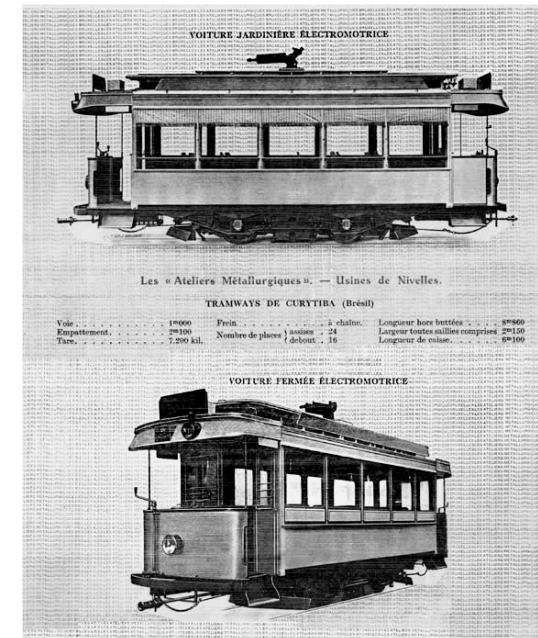


FIGURA 5.16 - Tramways de Curitiba. Ilustração mostrando as duas versões dos bondes adquiridos pela South Brazilian Railways: “jardinière”, um carro mais aberto, para o verão, e “fermée”, um carro fechado com vidros, para o inverno. (Fonte: MORRISON, 2007)

Segundo os jornais, quando Bouvard esteve em Curitiba, em abril de 1911, a South Brazilian Railways, “concessionaria dos serviços de calçamento da viação urbana e da iluminação” daquela capital, havia dispendido nada menos do que

doze milhões de francos, sendo despesas de contratos e aquisição das companhias de luz, bondes e calçamentos, sete milhões; material desembarcado em Paranaguá e em viagem para este Estado, quatro milhões, e serviços em andamento, um milhão.<sup>119</sup>

<sup>118</sup> Ibid.

<sup>119</sup> A empresa Laveleye, *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

O montante total informado para as despesas citadas corresponderia a aproximadamente 7.080:000\$000, considerando-se o câmbio de 31.dez.1910<sup>120</sup> apenas para que se tenha uma ideia dos valores citados. Lembrando que o Governo do Estado de São Paulo havia decidido destinar uma verba de dez mil contos para todas as obras dos Melhoramentos de São Paulo, os valores de Curitiba podem ser considerados bastante altos, um indicativo das intenções ambiciosas de Edouard Fontaine de Laveleye.

Provavelmente, diante desse rol de obras, Laveleye decidiu obter o auxílio de Bouvard. Assim, em janeiro de 1911, o belga o contratou, por cem mil francos<sup>121</sup>. Corrobora essa hipótese a declaração de Victor da Silva Freire, quando depôs, muitos anos mais tarde, no processo movido por Amália Keating contra a City of São Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. Segundo Freire, Fontaine de Laveleye havia levado Bouvard ao Paraná “para inspecionar empresa que alli explorava”<sup>122</sup>. Assim, parece comprovar-se que o destino de Bouvard, em sua viagem ao Brasil em 1911, era a capital paranaense. Sua estadia em Curitiba foi acompanhada pelo correspondente d’*O Estado de S. Paulo*:

Curityba, 15 - Procedente dessa capital, chegou aqui hoje o illustre architecto francez sr. Bouvard, que se demorará um mez neste Estado.<sup>123</sup>

Após sua chegada, cumpriu as obrigações protocolares e foi ter com o presidente do Estado:

Curityba, 19 - O engenheiro Bouvard, acompanhado do sr. Fontaine de Laveleye, visitou hontem o presidente do Estado no palacio da Liberdade.<sup>124</sup>

Finalmente, foi anunciado que faria uma “conferência” sobre as transformações urbanas em curso na cidade.

Curityba, 19 - A convite do prefeito municipal o engenheiro Bouvard fará depois de amanha na camara municipal uma conferencia sobre assumptos referentes aos melhoramentos urbanos desta capital.<sup>125</sup>

Ainda que se anunciasse que tal conferência era uma iniciativa, ou um convite, do prefeito da capital paranaense, não há dúvidas quanto às intenções de Bouvard e Laveleye: estavam criadas as condições para a contratação de um plano de melhoramentos para Curitiba. Veja-se o teor do discurso proferido na ocasião, cuja assistência compunha-se de “representantes do governo do Estado, do general inspector da 11a região militar, senadores, deputados, engenheiros, advogados, medicos, jornalistas e elevado numero de pessoas gradas”<sup>126</sup>. Bouvard mostrou-se surpreso com a assistência. Pensara que iriam assisti-lo “unica e simplesmente, membros da administração municipal”<sup>127</sup>, um sinal claro de que sua autoridade ensejava curiosidade mas, também despertava atenção dos administradores públicos locais, às voltas com várias obras. Após os prólogos convencionais e saudações, Bouvard

<sup>120</sup> Consultou-se o câmbio de 31 de dezembro de 1910 no jornal *O Estado de S. Paulo*. Esse valor corresponderia, hoje, a algo próximo de R\$212.400.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>121</sup> Aproximadamente 59:000\$000, pelo câmbio de 31.de dez.1910, (1fr = \$590), o que corresponderia, em valores atuais, à aproximadamente R\$1.770.000,00 cf. *Ibid*.

<sup>122</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, 1933, p. 23.

<sup>123</sup> Engenheiro Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1911, Telegrammas, p. 1; Viajantes, *O Estado de S. Paulo*, 16.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

<sup>124</sup> Visita do engenheiro Bouvard ao presidente do Paraná, *O Estado de S. Paulo*, 20.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

<sup>125</sup> Conferencia do architecto Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 20.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

<sup>126</sup> A conferencia do sr. Bouvard no paço municipal de Curityba - As idéas do illustre engenheiro - O exito de sua conferencia., *O Estado de S. Paulo*, 22.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

<sup>127</sup> *Ibid*.



**Disse dever a sua visita ao Brasil ás instancias do sr. Lafontaine [sic] de Laveleye, em quem notou uma especial predileção pelo Paraná.**

Continuou afirmando que partira da Europa acompanhado de Laveleye, “atravessando apenas o Rio e S. Paulo **com destino ao Paraná, alvo directo da viagem**”<sup>128</sup>.

Afirmou estar á vontade entre o povo curitybano, pois parecia falar em uma cidade da França e declarou ter tido uma boa impressão logo que aqui chegou, satisfazendo-lhe bastante a disposição da cidade, o aspecto pittoresco dos campos e os habitos da população.<sup>129</sup>

Cativava a platéia, para introduzir o ponto central do discurso, as obras de melhoramentos em curso e a necessidade de um plano geral, que promovesse o crescimento ordenado da cidade. Observe-se que seus conselhos seguem os preceitos haussmannianos, desenvolvidos em Paris:

**Disse que os serviços já executados prestam-se ao desenvolvimento local, em harmonia com um plano de mais vasto futuro.**

Aconselha, como preceito primordial, fazer-se abstracção das condições attinentes exclusivamente ao presente, **organizando-se um plano para a cidade que consulte tambem o futuro, reservando-se rigorosamente os locais que se prestem para o estabelecimento das praças e dos monumentos publicos.**<sup>130</sup>

Segundo seu entendimento, essa providencia pouparia Curitiba do que sucedeu em Buenos Aires, “que não pode ter os desejados melhoramentos sem enormes destruições de bairros e formidaveis despesas.”<sup>131</sup>

Expôz as regras a seguir no traçado das praças e das ruas, desenhando no quadro negro o schema, em que **demonstrou a conveniencia da adopção do systema das avenidas e das ruas diagonaes, convergindo para as praças.**<sup>132</sup>

Referia-se a certo ponto na região do Portão, onde sugeriu que fosse aberta “uma praça circular ou oval, **com ruas traçadas em diagonal na direcção dos melhores pontos de vista que assim ficarão salvos e em evidencia**”<sup>133</sup>. Em seguida, condenou o uso das “disposição das ruas em xadrez, como sucede nas cidades norte americanas”, defendendo o aproveitamento das características pittorescas dos sítios.

Mostrou o inconveniente da localização dos edificios nos espaços acanhados, prejudicando o effeito das fachadas.<sup>134</sup>

Ao prefeito, lembrou a glória de ter seu nome citado pelas gerações futuras. Tal afirmação já havia sido dirigida aos intendentes argentinos de Buenos Aires e Rosario, como se viu no Capítulo 2.

Dirigindo-se ao prefeito disse que, **uma vez adoptado o plano, elle consultasse tanto os interesses do futuro como do presente e não se demovesse da sua fiel execução, embora experimentasse o embate de elementos hostis, pois a posteridade seberia lhe conferir o merecido galardão.**

Citou como exemplo os seus monumentaes trabalhos na exposição de Pariz, onde teve de enfrentar o poderoso concurso de vontades que lhe eram adversas e que mais tarde se transformaram em agradecimentos á sua pessoa, quando foram executados os seus trabalhos.<sup>135</sup>

Ao mesmo tempo, seu discurso apontava fragilidades que, de fato, traziam problemas ao andamento das obras e a qualquer intenção de se promover o a expansão ordenada da cidade:

<sup>128</sup> Mr. Bouvard, *A Republica*, 22.abr.1911, p. 1.

<sup>129</sup> *O Estado de S. Paulo*, 22.abr.1911, p. 1. — grifo nosso

<sup>130</sup> *A Republica*, 22.abr.1911, p. 1.

<sup>131</sup> Ibid.

<sup>132</sup> Ibid.

<sup>133</sup> Ibid. — grifo meu.

<sup>134</sup> *O Estado de S. Paulo*, 22.abr.1911, p. 1. — grifo nosso

<sup>135</sup> Ibid. — grifo nosso

Notou a **necessidade da camara municipal ter uma organização tecnica** e indispensavel á realização dos serviços, pois, actualmente **o quadro tecnico resume-se a um engenheiro director das obras municipaes.**

O jornal *A República* reporta que Bouvard divergia da opinião vigente, afirmando que o calçamento

não é o que a cidade agora mais necessita. Havendo algumas ruas centraes calçadas para dar vasão ao movimento commercial, duas necessidades se impõem: A primeira é o nivelamento das ruas transversaes, afim de evitar os grandes prejuizos que os proprietarios terão de supportar quando aterrarem as soleiras de suas casas construidas fora de nivel. A segunda é a construcção dos passeios ou calçadas pela Municipalidade em toda a cidade, tirando-se tal serviço das mãos dos particulares. Este seria o meio de ter calçadas uniformes e continuas em vez dos irregulares e descontinuos passeios que possuímos.<sup>136</sup>

Essa fala é estranha, pois Edouard Fontaine de Laveleye tinha, à essa altura, a concessão para o calçamento da cidade. A única explicação possível diz respeito à já comentada morosidade dos serviços. Talvez Bouvard estivesse tentando desviar o foco das reclamações para outros problemas.

Referiu-se, ainda, a outros detalhes technicos relativos ao escoamento das aguas pluvias, ao calçamento e nivelamento das ruas, e **demonstrou a possibilidade da execução de um plano mesmo vasto, pois, este será executado por partes não faltando o concurso de capitaes hoje e amanha.**

Terminou a conferência “confessando-se fatigado”. Declarou que estaria sempre à disposição das autoridades “para dar as informações technicas necessarias sobre as idéas geraes que ligeiramente expendera.”<sup>137</sup>

Finalizou, evidentemente, com a ideia de um plano que deveria ser implementado aos poucos, em etapas, de acordo com o estado financeiro do município, o que demonstra que não era uma coincidência o fato de, naqueles dias, Edouard Fontaine de Laveleye estar tentando adquirir o Banco do Paraná, conforme a notícia abaixo:

Curitiba, 26 - Corre com insistencia o boato que se trata de liquidar o Banco do Paraná, estando convocada uma reunião de accionistas para o dia 2 do proximo mez e na qual se tratará do assumpto.

Esta noticia causou aqui desagradavel impressão, principalmente aos accionistas, pois ultimamente, apesar da concorrencia de estabelecimentos congengeres, a situação do Banco era excellente.

Dizem que a idéa da liquidação partiu do sr. Baptista Franco, pertencente á sua administração, que offereceu a venda do mesmo ao gerente do Banco Italo-francez dessa capital, que aqui esteve ha pouco tratando da fundação de uma agencia do estabelecimento em que trabalha.

Consta existirem tambem propostas dos srs. Charles Wiener e de **Laveleye Fontaine.**

**Este ultimo tem comprado e está comprando consideravel numero de acções afim de poder influir nas deliberações da assembléa geral extraordinaria a realizar-se dia 12.**<sup>138</sup>

Nos dias que se seguiram, Bouvard foi homenageado por Laveleye<sup>139</sup> assim como pela Câmara Municipal de Curitiba, sendo convidado para lautos banquetes. O último, promovido pela Câmara,

terminou ás onze e meia da noite, tendo todos os convivas acompanhado o sr. Bouvard até a gare da Estrada de Ferro do Paraná, onde se achava um vagão de leito, com todas as accomodações necessarias para viagem.<sup>140</sup>

<sup>138</sup> A liquidação do Bando do Paraná, *O Estado de S. Paulo*, 27.abr.1911, Telegrammas, p. 1. — grifo nosso

<sup>139</sup> Banquete ao architecto Bouvard, *O Estado de S. Paulo*, 27.abr.1911, p. 1; Banquete ao sr. Bouvard, *Correio Paulistano*, 27.abr.1911, Paraná

<sup>140</sup> Banquete de despedida offerecido pela municipalidade ao engenheiro Bouvard - A

<sup>136</sup> *A República*, 22.abr.1911, p. 1.

<sup>137</sup> *Ibid.*

Ao se despedir, Bouvard afirmou “que não se despedia da população paranaense, dava simplesmente ‘au revoir’”<sup>141</sup>. Bouvard nunca retornou a Curitiba e sua passagem pela capital paranaense, não resultou na proposição de nenhum plano em específico. Isso ocorreu somente de modo indireto, pois sabe-se que Carlos Calvalcanti<sup>142</sup>, “inspirado no exemplo de São Paulo, teve a ideia para os melhoramentos de Curitiba”, que acabaram sendo realizados, em grande parte, na administração seguinte, de Cândido de Abreu, a partir de 1913<sup>143</sup>.

Rizzi ressalta que não se encontrou, nos papéis relativos ao plano de Melhoramentos da Capital — Curitiba, “nenhuma planta ou indicação que sugiram a participação de Bouvard”, sendo atribuído a Cândido de Abreu a autoria de tal plano<sup>144</sup>. No entanto, houve um desdobramento pontual de sua visita a Curitiba, a reformulação do Passeio Público daquela cidade.

### 5.1.3.2. O PROJETO DO PASSEIO PÚBLICO

Segundo Rizzi, “considerando fundamental a criação de parques para atender as necessidades do futuro, Carlos Cavalcanti e Cândido de Abreu<sup>145</sup> contratam o arquiteto Bouvard e seus auxiliares Rouch<sup>146</sup> e Troy<sup>147</sup>

para reformular o Passeio Público”<sup>148</sup>. Baseando-se em documentação de doações de terrenos para a ampliação do Passeio, a autora supõe que a contratação tenha ocorrido em 1915. No entanto, o jornal *A República* traz notícia a respeito da elaboração do projeto em julho de 1913:

Em primeiro lugar foi nos dado vêr o projecto do Parque Municipal, que será construído no sitio em que hoje jaz (é o termo proprio) o nosso Passeio Publico, augmentando de área com a sua bella coxilha da direita, conhecida por chacara de Nha-Laura. Esse projecto, sahio do abalisado escriptorio tecnico do sr. Bouvard em São Paulo, **feito pelos competentes auxiliares do notavel architecto** de que se orgulha a França moderna, srs. Rouch e Troy. É encantadoramente lindo! Os inumeros canaes que tanto prejudicaram sempre a conservação do nosso jardim publico, são suprimidos; apenas o curso do rio Belém o recortará convenientemente, e dará a água necessaria a um grande tanque de natação, cimentado e pittorescamente localisado.

[...]

Circundando a área do formoso parque futuro, em que se tornará o velho e arruinado Passeio, haverá uma pista, para automoveis, o vehiculo da moda que hoje deve ter entrada em todos os sitios elegantes da civilisação.

O projecto, quanto à sua architectura, é indescriptivel. É um verdadeiro torneio de desenho, de encantador effeito, que uma vez executado muito recommendará a nossa cidade, constituindo mesmo o *clou*<sup>149</sup> dos actuaes trabalhos de embellezamento.<sup>150</sup>

Também *O Estado de S. Paulo* noticiou a contratação<sup>151</sup>, que se inseria em um programa de transformações mais amplos, englobando um novo teatro, o atual Guayra, o Palácio Municipal, em estilo Art Nouveau, o

partida do ilustre engenheiro para São Paulo., *O Estado de S. Paulo*, 29.abr.1911, Telegrammas, p. 1.

<sup>141</sup> Ibid.

<sup>142</sup> Carlos Cavalcanti de Albuquerque. Governador do Paraná entre 1912 e 1916. Cf. Suzelle RIZZI, *Cândido de Abreu e a arquitetura de Curitiba entre 1897 e 1916*, 2003

<sup>143</sup> Ibid.

<sup>144</sup> Ibid., p. 71., Nota 80

<sup>145</sup> Cândido Ferreira de Abreu. Prefeito de Curitiba entre 1913 e 1916. Cf. Zulmara Clara Sauner POSSE e Elizabeth Amorim de CASTRO, *As virtudes do bem-morar*, p. 70.

<sup>146</sup> Albert-Louis-Joseph Rouch, nascido em Lons-le-Saunier em 1886, ingressou na École des Beaux-Arts em 1905, cf. E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts*, 1907, p. 393.

<sup>147</sup> Émile Troy não consta do livro de Delaire, escrito em 1907. Supõe-se que tenha cursado a École des Beaux-Arts entre 1908 e 1911 ou, ainda, tenha cursado outra escola, entre

as elencadas no primeiro capítulo.

<sup>148</sup> Suzelle RIZZI, *Cândido de Abreu e a arquitetura de Curitiba entre 1897 e 1916*, p. 72.

<sup>149</sup> clou. Substantivo masculino. 1. Climax. 2. Momento mais importante. Cf. Michael KELLOGG *WordReference. Online Language Dictionaries. WordReference*. Acesso em 21.abr.2015.

<sup>150</sup> Curitiba de hoje e de amanhã. Os planos de remodelação da cidade, *A República*, 30.jul.1913, O prefeito trabalha, p. 1. — grifo nosso

<sup>151</sup> Os embellezamentos da capital, *Correio Paulistano*, 1.ago.1913, Paraná, p. 5.

novo mercado e a Avenida do Contorno. O Art Nouveau foi bastante empregado em Curitiba<sup>152</sup> e o portão principal do novo Passeio foi concebido nesse estilo. Curiosamente, ele é uma cópia do portão principal do Cimetière des Chiens de Paris, como se observa nas FIGURAS 5.17 e 5.18.

É inexato que o original tenha sido concebido por Bouvard, como algumas fontes afirmam. O portal foi encomendado ao arquiteto parisiense Eugène Petit<sup>153</sup>. Tampouco a cópia pode ser atribuída a Joseph-Antoine Bouvard, posto que nunca retornou ao Brasil. Atribuiu-se a autoria, inicialmente, a filho Roger Bouvard, que já concebia projetos nesse estilo em Paris. No entanto, ele esteve brevemente no Brasil no ano de 1912 e o projeto do Passeio Público de Curitiba data, como visto, de 1913. Fica claro então que a cópia curitibana não foi concebida nem pelo arquiteto francês, nem por seu filho, mas por seus auxiliares, como informa *A República*<sup>154</sup>. Nesse momento, ambos — Rouch e Troy — trabalhavam nos projetos da City of San Paulo Improvements em São Paulo, como se verá a seguir.



FIGURA 5.17 - O portão do Passeio Público de Curitiba, atribuído a Bouvard. Provavelmente foi projetado por um dos auxiliares de Bouvard que trabalhavam na Cia. City, Rouch ou Troy. (Foto ©Graziela Grudzinski Gazola, 2010)



FIGURA 5.18 - O portão do Cimetière des Chiens,, em Paris. (Foto ©Google StreetView, 2012)

<sup>152</sup> Sobre a arquitetura curitibana, ver Suzelle RIZZI, *Cândido de Abreu e a arquitetura de Curitiba entre 1897 e 1916*; Zulmara Clara Sauner POSSE e Elizabeth Amorim de CASTRO, *As virtudes do bem-morar*; Irã José Taborda DUDEQUE, *Espirais de madeira*, 2001

<sup>153</sup> MAIRIE D'ASNIÈRES-SUR-SEINE, *Cimetière des chiens*, 2010. Consultado E DELAIRE, *Les architectes élèves de l'école des beaux-arts* observou-se que Petit não consta da relação de egressos ou de alunos da École des Beaux-Arts.

<sup>154</sup> *A República*, 30.jul.1913, p. 1. — grifo nosso

#### 5.1.4. BELO HORIZONTE E SANTOS: SONDANDO O MEIO TÉCNICO

Não se poderia deixar de mencionar a visita que Bouvard fez a Belo Horizonte. Na perspectiva dos objetivos da viagem ao Brasil, abrem-se duas hipóteses para essa visita. Em primeiro lugar, como membro de uma instituição financeira que oferecia operações de crédito imobiliário, um óbvio interesse em deslocar-se até onde o capital empreendedor atuava, de modo a avaliar possibilidades de investimento e ganhos.

Em segundo lugar, ainda nessa perspectiva, estabelecer contato com o meio técnico local, afim de conhecer o potencial de realizações possíveis. Não à toa, após defender a ideia de que a comemoração do centenário da Independência brasileira deveria ser realizado em São Paulo, o grupo francês empreendeu a visita à capital mineira acompanhado de políticos paulistas buscando “a adesão da primeira municipalidade do glorioso Estado de Minas”, conforme informa o então prefeito Raymundo Duprat no *Relatório de 1911...*:

Acompanhado dos srs. Vereadores drs. Carlos Garcia e Armando Prado, visitei a cidade de Belo Horizonte, onde fomos recebidos de maneira captivante pelo seu illustre Prefeito, dr. Olyntho Meirelles.<sup>155</sup>

Como visto, houve uma alteração da agenda previamente estabelecida em função do convite feito por Victor da Silva Freire, o que fez com que Bouvard se demorasse mais do que o previsto em São Paulo.

<sup>155</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*, 1912, p. 21. Também o Olyntho Meirelles, no Relatório do Prefeito de 1911 reporta a presença dos paulistas. Cf. Olyntho Deodato dos Reis MEIRELLES, Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Dr. Olyntho Deodato dos Reis Meirelles em 16 de setembro de 1911, *Relatório anual da PMBH*, 1911, p. 4-5.

Assim, a visita à capital mineira, que antecederia a ida ao Paraná, foi postergada para o final da viagem. E, uma vez entregue o plano paulistano, Bouvard rumou à capital mineira.

Acompanhado de Edouard Fontaine de Laveleye, de Henri Turot, que provavelmente retornara da Argentina, e de políticos paulistas, Bouvard chegou a Belo Horizonte no dia 22 de maio de 1911, após uma viagem demorada, já que se noticiou um atraso de cinco horas além do previsto<sup>156</sup>.

No dia seguinte, como de praxe, Bouvard foi ao encontro do prefeito de Belo Horizonte, Olyntho Meirelles, assim como do governador de Minas Gerais, Bueno Brandão. Com o prefeito, noticiou o correspondente d’*O Estado de S. Paulo*, Bouvard

passeou demoradamente pela cidade, manifestando magnífica impressão de tudo o que viu.

Depois de admirar o panorama de vários pontos, achou que a cidade está excellentemente delineada, afirmando, como profissional e artista, que o traçado daqui corresponde exactamente ao seu plano e acrescentou pensar que aqui nada há a diminuir nem a alterar, convindo tão somente proseguir [sic] na obra traçada.<sup>157</sup>

Antes de partir, Bouvard concedeu uma entrevista ao *Diário de Minas*, na qual mostrou-se impressionado com o que viu, pois

não é comum a quem viaja para longe dos grandes centros, encontrar unidos tantos elementos de gosto, arte, previsão e alto critério.

Accrescenta o illustre engenheiro nada faltar aqui: tudo foi sabido e artisticamente disposto de modo que pudesse a cidade realizar todas as condições da vida urbana como exige a civilização.

<sup>156</sup> *Correio Paulistano*, 23.mai.1911, p. 3.

<sup>157</sup> O sr. Bouvard — Passeio pela cidade — as suas impressões, *Correio Paulistano*, 24.mai.1911, Minas Geraes, p. 3.

A sua collaboração geographica indica o futuro do centro industrial, commercial e político do Estado.<sup>158</sup>

É possível localizar, na fala de Bouvard, quando faz prognósticos para o futuro da cidade, a presença sutil de ideias que continham um olhar prospectivo, visando futuras contratações:

**A União e o Estado devem se esforçar para fazer da cidade o ponto de convergencia de toda a viação no planalto central.**

Falando sobre a nossa topographia, Bouvard diz que a capital excede em vantagens a todas as cidades que conhece, affirmando constituir uma fortuna ser ella levemente accidentada, desenvolvendo suavemente a exemplar viação e o regimen admiravel de aguas e exgottos. Lembra mr. Bouvard, abonando o profissional que tratou a planta daqui, as condições favoraveis da topographia que foram habilmente aproveitadas. Depois de muitas outras elogiosas referencias à cidade, termina prognosticando um grande futuro a ella, si os poderes publicos proseguirem nas medidas que vão praticando no seu desenvolvimento, **para abrirem uma phase francamente industrial**, que a torne forte, rica e poderosa, além de formosissima como é.<sup>159</sup>

Essa ação prospectiva é confirmada pela notícia abaixo:

Bello Horizonte, 24.

Partiram para essa capital [Rio de Janeiro], em companhia do engenheiro Bouvard, os banqueiros francezes que aqui estavam, levando todos as melhores impressões do Estado.

Um destes, cremos que o Sr. Turot, adquiriu diversos lotes de terras no bairro da Serra, afim de edificar uma vivenda.

**O Sr. Fontaine de Lavelaye [sic] propoz ao prefeito o arrendamento da iluminação e viação urbana.**

O prefeito acceitou, promettendo estudar a proposta e opportunamente, communicar-lhe a sua deliberação.

**O mesmo grupo de banqueiros propoz ao governo do**

<sup>158</sup> Augusto de LIMA, Uma entrevista - impressões de mr. Bouvard, *ibid.*, 28.mai.1911, Minas Geraes

<sup>159</sup> *Ibid.* — grifo nosso. O profissional que Bouvard elogia é Aarão Reis.

**Estado a instalação de uma usina siderurgica**, ficando a proposta pendente de estudos.<sup>160</sup>

Laveleye não era o único a vislumbrar possíveis empreendimentos em siderurgia. Sabe-se que o “Syndicato Farquhar” também tinha interesses em explorar tais potencialidades de Minas Gerais<sup>161</sup>. A proposta teve curto prosseguimento, pois há notícias a respeito no ano seguinte:

N. 66. autorizando o govêrno a contractar com o sr. Fontain Laveleye e a “Société Franco-Bresilienne”, ou com a empresa que organizarem, a construção e exploração, no Estado, de uma usina metalurgica para o fabrico de canos de ferro fundido - Enviado ao Senado em 13 de Agosto. Rejeitado ao Senado em 1a discussão, em 10 de Agosto.<sup>162</sup>

Segundo Salgueiro<sup>163</sup>, Bouvard teceu elogios a Aarão Reis (1853-1936) pela sua atuação à frente da Comissão Construtora da Nova Capital, o que lhe foi imediatamente relatado por seu amigo Samuel Gomes Pereira, em carta escrita em 27 de maio de 1911, quando Bouvard deixava Belo Horizonte. Pereira refere-se ao elogio de Bouvard como “a palavra abalizada e insuspeita de um estrangeiro ilustre”<sup>164</sup>.

#### 5.1.4.1. CARTA A SATURNINO DE BRITO

O episódio de Belo Horizonte não foi um fato isolado ou casual. Bouvard, ao que parece, tentou aproximar-se dos grandes nomes da

<sup>160</sup> *Gazeta de Notícias*, 25.jun.1911 — grifo nosso

<sup>161</sup> Charles A. GAULD, *Farquhar: o último titã*

<sup>162</sup> Congresso Mineiro - Resoluções da Camara promulgadas em 1912, *O Estado de S. Paulo*, 27.set.1912, Notícias de Minas, p. 3.

<sup>163</sup> Heliana Angotti SALGUEIRO, *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*, 1997

<sup>164</sup> Samuel GOMES PEREIRA, *Carta a Aarão Reis felicitando-o pela homenagem recebida do sr. Bouvard e pela sua atuação frente à Comissão Construtora da Nova Capital*, 1911 apud Heliana Angotti SALGUEIRO, *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*, p. 135.

engenharia brasileira, pois em 1914, Saturnino de Brito reporta, em seus escritos, em meio à polêmica do Plano para Santos e para defesa de sua posição, que o arquiteto francês endereçou-lhe uma missiva no final de 1911:

Para prova disto passo a relatar o seguinte: **Recebi do illustre e competente sr. Bouvard uma carta datada de 9 de Dezembro de 1911** na qual um trecho tanto se pode referir a estas avenidas como á avenida Anna Costa e outras.

Deixando de transcrever algumas phrases de méra cortezia, eis o que diz respeito com "o assumpto":

“Eu não conheço bem a cidade, em seus detalhes, para julgar como lhe cai o seu projeto de melhoramentos e de extensão, ‘mas em princípio eu lá applicaria as theorias que defendo’ e em todos os casos sou daqueles que pensam que toda cidade mais ou menos importante deve dirigir seus esforços para as ‘disposições de conjunto resolvidas antecipadamente e não se contentar de agir no calor da hora, de maneira impulsiva ou sob influências passageiras”.

Eu lhe confesso entretanto, que salvo exceções, que não são muitas, não sou partidário de vias desmesuradamente largas; que poderiam criar [uma sensação] de tristeza e solidão assim como de monotonia”

Naquelle primeiro trecho está a restricção sensata de quem conhece o "métier" e está o apoio decedido ao plano geral, pela applicação das boas "theorias"..."<sup>165</sup>

Defende-se que tais iniciativas não se resumiam ao protocolo profissional mas, ao contrário, revelam uma estratégia de aproximação ao meio técnico local.

<sup>165</sup> No original Brito cita Bouvard em francês: "Je ne connais pas bien la ville, dans ses details, pour juger comme il le foudrait votre projet d'amélioration et d'expansion; "mais en principe j'y vois appliquées les theories que je defend" et en tours cas je suis de ceux que pensent que toute cité un peu importante doit diriger ses efforts vers des "dispositions d'ensemble arretées d'avance et ne pas se contenter d'agir au jour le jour, suivant l'impulsion du moment ou l'influence passagere". "Je vous avouerai toutefois "qu'a moins d'exceptions", qui ne doivent pas être trop multipliées, je ne suit pas partisan de voies démesurement larges; qui peuvent creer la tristesse et la solitude et aussi quelques fois la monotonie". In: F. S. Rodrigues de BRITO, A planta de Santos. VI — Exequibilidade do plano, *O Estado de S. Paulo*, 24.abr.1914, p. 8. — grifo nosso

Bouvard havia se desligado da Prefeitura do Sena, de modo que não haveria impedimentos para essa sua movimentação, como representante de empreendimentos de caráter privado. Como já se viu anteriormente, havia solicitado sua aposentadoria no início de 1911, antes de vir ao Brasil. Quando enviou à Argentina o Plano para Rosario, em março desse ano, ainda aguardava resposta quanto à sua solicitação. Por isso, assinou aquele plano como “Diretor”, de forma genérica, como se vê na FIGURA 2.24, pois já se descompatibilizara de seus encargos como funcionário público.

A notícia de sua aposentadoria chegou a São Paulo junto com Bouvard, por telegrama, e foi divulgada pel’*O Estado de S. Paulo*:

Sabe-se por um telegramma hontem recebido nesta capital que o illustre engenheiro sr. Bouvard, que actualmente nos honra com a sua visita, obteve a aposentadoria do cargo de director-administrador do serviço de architectura, passeios, plantações de viabilidade e do plano da capital franceza, cargo que occupava há muitos annos.

[...]

Essa notícia, como é natural, causou ao sr. Bouvard a maior satisfação.<sup>166</sup>

Em reconhecimento aos 47 anos de serviços prestados à municipalidade de Paris, e porque continuou a integrar várias comissões municipais, recebe o título de “Diretor Honorário” e é por isso que inclui sua nova titulação quando subscreve o Plano para São Paulo, em 15 de maio.

Embora pareça ser um pequeno detalhe, sua nova condição permite-lhe agir mais confortavelmente, sem o perigo de eventuais conflitos éticos. Agora, não representava mais a Prefeitura do Sena ou a República Francesa e estaria liberado para expressar-se mais pessoalmente, sem estar falando em nome de uma instituição. Foi assim que se dirigiu à plateia que o assistiu em

<sup>166</sup> Pelo noturno..., *ibid.*, 14.abr.1911, Notas e informações, p. 5.

Curitiba, pois tudo indica que Edouard Fontaine de Laveleye ambicionava organizar um plano de melhoramentos para a capital paranaense, já que o banqueiro belga detinha o controle do serviço de bondes, de calçamento, de iluminação pública, de iluminação residencial e do fornecimento de energia elétrica para as indústrias locais. E foi nessa condição, também, que se dirigiu aos técnicos e políticos belo-horizontinos, curitibanos e paulistanos e, igualmente, a Saturnino de Brito.



### 5.1.5. SÃO PAULO, UMA JANELA DE OPORTUNIDADES

Nas páginas precedentes procurou-se esclarecer os motivos que teriam trazido Joseph-Antoine Bouvard ao Brasil, apontando como o objetivo principal dessa empreitada a contratação de um plano de melhoramentos para a capital paranaense, onde Edouard Fontaine de Laveleye havia conseguido as condições ideais para tanto, ao adquirir, através da South Brazilian Railways, o controle dos serviços de transporte em bondes, calçamento e distribuição de energia elétrica e na qual o próprio Bouvard tinha interesses pessoais, posto que mantinha participação acionária e ocupava uma cadeira no conselho de administração dessa empresa.

Viu-se também, que Bouvard já havia se envolvido com negócios no Brasil, em 1909, quando chegou a elaborar um projeto de Grande Hotel para ser construído ao final da Avenida Central, no Rio de Janeiro, o que, muito provavelmente, foi decorrência das gestões políticas e empresariais realizadas por Henri Turot. Nessa oportunidade, pode ter havido uma aproximação com Percival Farquhar.

Apesar dos problemas enfrentados com a remuneração do Plano para Rosario<sup>167</sup>, na Argentina, tema abordado no Capítulo 2, que provavelmente levou-o a postergar a entrega do material, parece razoável pensar que Bouvard tenha se decidido a enviar o plano para que essa situação não revertesse contra sua reputação. E assim, em março de 1911, quando já havia solicitado sua aposentadoria da Prefeitura do Sena e estava prestes a embarcar para o Brasil, o plano foi enviado para Rosario. Liberado dessa

---

<sup>167</sup> Raquel Garcia ORTUZAR e Sonia BERJMAN, *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*, 1996



obrigação comercial e desligado das obrigações como servidor público, Bouvard pôde vir ao Brasil com Laveleye prospectar um plano para Curitiba.

Nesse ínterim, desenrolavam-se as acaloradas discussões sobre Os Melhoramentos de São Paulo. Sabedores da vinda de Bouvard ao Brasil, provavelmente através das notícias veiculadas na imprensa brasileira ou, talvez, por intermédio de fontes francesas, alguns paulistas lançam a ideia de convidá-lo a vir a São Paulo e opinar sobre o impasse estabelecido sobre a destinação das terras no vale do Anhangabaú, assunto abordado nos Capítulos 2 e 3. No Capítulo 4, viu-se que, conforme combinado, após retornar de Curitiba, Joseph-Antoine Bouvard elabora o Plano para São Paulo e o entrega ao prefeito Raymundo Duprat em 15 de maio. Em seguida, vai a Belo Horizonte e dali ao Rio de Janeiro, de onde retorna à Europa.

Entretanto, houve uma mudança importante nos objetivos da dupla franco-belga. Como depois foi confirmado nos depoimentos prestados no processo movido pelo casal Laveleye contra a City of San Paulo Improvements, em 1932<sup>168</sup>, Bouvard observou as esplêndidas condições econômicas e comerciais que a capital paulista oferecia àquela altura, que devem ter-lhe parecido bem mais interessantes e promissoras do que o que constataria em sua visita a Curitiba.

E como pôde, em tão pouco tempo, aperceber-se das possibilidades presentes em São Paulo? Como comentado no primeiro capítulo, Bouvard

estava bem familiarizado com a política de desapropriações elaborada para a consecução dos Grands Travaux da administração Haussmann. Mesmo depois, sob as administrações seguintes, e à frente da diretoria dos *Services d'Architecture et des Promenades da la Voirie et du Plan de Paris*, Bouvard era considerado como o herdeiro e continuador da obra de Alphand e de Haussmann, no que concerne ao agenciamento dos espaços públicos e do que se poderia chamar de desenho urbano da capital francesa, uma espécie de “zelador” do Plano de Paris. Nessas operações, frequentemente era acusado de elaborar projetos mais voltados à elite parisiense<sup>169</sup>. Ademais, em São Paulo, foi ciceroneado pelo então Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, que o colocou à par das grandes transformações por que passava a cidade naquele período, principalmente no tocante à expansão decorrente do aumento demográfico registrado desde a última década do século XIX. Deve-se recordar também de sua proximidade a Henri Turot.

As FIGURAS 4.10, 4.27 e 4.29 mostram que as visitas não ficaram restritas à área central da cidade mas, ao contrário, Bouvard pôde compreender de fato o significado da explosão econômica e demográfica em curso<sup>170</sup>. E, evidentemente, ao vislumbrar os panoramas da cidade desde o Alto de Santana [FIGURA 4.26] ou a partir do novo reservatório de água do Sumaré, ao percorrer os bairros do Brás, Cambuci, Ipiranga, Higienópolis, Água Branca, Campos Elíseos e Bom Retiro, pôde discernir, contando com

<sup>168</sup> Em 1932, Amália Moreira Keating, esposa de Edouard Fontaine de Laveleye, moveu uma ação contra a City of São Paulo Investments and Freehold Land Co. Ltd. Em que questionava a validade das transferências de propriedade realizadas em 1912, de Laveleye à City, alegando que para serem efetivas deveriam contar com sua assinatura, requerendo, portanto, a anulação das transações e o retorno das propriedades ao antigo proprietário ou uma indenização pelas perdas financeiras decorrentes do evento. Obviamente, a sra. Laveleye embrenhou-se nessa disputa orientada pelo seu marido, que à essa altura amargava a falência de seus negócios no Paraná. Cf. Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*

<sup>169</sup> Ver, especialmente a discussão sobre a ocupação que Bouvard propõe para o Champ de Mars, depois de desmontada a Exposição Universal de 1900, em Alexandre MARCHAND, *De la «steppe» désolée au quartier convoité: L'aménagement et l'embellissement du Champ de Mars entre 1900 et 1929*, 2006

<sup>170</sup> Para uma melhor apreciação do quadro econômico e demográfico em São Paulo nesse momento, ver Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*, 1988

as informações de Victor da Silva Freire, onde se encontravam os principais vetores da cidade.

O fato é que o plano que foi levado à público coincidia com essas observações que, supõe-se, eram coincidentes com os anseios do Diretor de Obras. Já se comentou, nesta pesquisa, que a visão de Victor da Silva Freire continha certa dose de parcialidade, pois apesar de seu discurso extremamente fundamentado e técnico, transparece, tanto no plano apresentado ao Prefeito Antonio Prado em janeiro de 1911 quanto no plano levado a efeito após as intervenções de Bouvard, ações concentradas na área central e principalmente no setor Oeste da cidade.

Assim, não parece apropriado ver a constituição da City of São Paulo Improvements, como um acaso ou uma situação em parte fruto do acaso. O que se apresenta nesse momento, em São Paulo, defende-se, é uma “janela de oportunidades”, pois que os espíritos estavam voltados à procura de oportunidades. É o que se lê em um jornal relativamente distante à toda essa movimentação, em março desse ano, quando era anunciada a vinda dos “srs. Turot e Bouvard, convidados pelo banqueiro sr. Fontaine **para estudarem as condições econômicas dos Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Geraes.**”<sup>171</sup>

De fato, a consulta a periódicos da época revela que houve certa antecedência no preparo de um ambiente financeiro favorável a empréstimos que poderiam ser realizados em consequência de um eventual plano contratado, de modo que o plano propriamente dito seria o catalisador de uma série de contratos de financiamento de obras necessárias a sua realização. Aparentemente, o que interessava aos franceses e ao belga era

criar, a partir de diretrizes de um plano que naturalmente recomendaria muitas demolições, reconstruções e novas construções, condições para a realização de empréstimos que o banco a que estavam ligados pudesse oferecer. Desse modo, ganhariam em ambas as pontas, na contratação do plano e na sua implantação além, é claro, dos contratos de serviços urbanos que Laveleye já controlava através da South Brazilian Railways, na qual Joseph-Antoine Bouvard tinha participação.<sup>172</sup>

O banco em questão era o Crédit Foncier du Brésil, ligado à Caisse Commerciale et Industrielle de Paris, controlada pela família Bouilloux-Lafont<sup>173</sup>. No início deste capítulo já se comentou que Laveleye participava do conselho de administração da Caisse, o que inspirou a desconfiança de alguns acionistas da Companhia Docas da Bahia. Sancho de Barros Pimentel também tinha participação nessa companhia e fora presidente da Província do Paraná nos últimos anos do Império. Bouvard fazia parte do conselho administrativo francês e mesmo depois de se afastar da City of São Paulo Improvements, em meados da década de 1910, continuou ligado ao banco de Marcel Bouilloux-Lafont até 1920<sup>174</sup>.

Através da consulta à seção financeira de jornais da época, obteve-se informações que demonstram o quadro descrito acima. Embora o banco estivesse autorizado a operar no Brasil desde 1907, pelo Decreto n. 6.593, de 1 de agosto daquele ano<sup>175</sup>, a notícia de seu efetivo funcionamento é veiculada somente três anos mais tarde, pouco antes de Laveleye iniciar suas

<sup>172</sup> *Le Temps*, 29.abr.1910

<sup>173</sup> Segundo Flavio SOMOGYI, *Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouilloux-Lafont"*

<sup>174</sup> Cf. BRASIL, *Decreto nº 11.685, de 22 de fevereiro de 1921*, p. 4376.

<sup>175</sup> BRASIL. (UNIÃO), *Decreto n. 6.593, de 1 de agosto de 1907 Concede à sociedade anonyma «Banque du Credit Foncier du Brésil», com sede em Paris, autorização para funcionar no Brasil e aprova os respectivos estatutos*, p. 6322-6327

aquisições em Curitiba. Inicialmente abriu-se uma agência no Rio de Janeiro, no primeiro mês de 1910:

A directoria parisiense do «Crédit Foncier du Brésil», o novo banco francez que vae funcionar no Rio de Janeiro, é constituída pelos srs.: Achille Adain, Marcel Lafont, Architecto Bouvard, Coillo [sic], director do «Banco Español del Rio de la Plata»; Fontaine de Laveleye, Guillinec [sic], barão Reille, Raymond Richon e visconde de Fouches.<sup>176</sup>

Dias antes, o semanário especializado *Le Capitaliste* anunciava, igualmente, a composição da directoria francesa. A notícia vinha acrescida da lista de membros da directoria brasileira, e enfatizava que “os administradores nomeados para o Brasil são os representantes das principais Companhias ferroviárias e dos grandes portos do Brasil”<sup>177</sup>:

Barros Pimentel, José Teixeira Soares, Coesar [sic] de Oliveira Sampaio, Emile Grandmasson, Pedro Nolasco, P. da Cunha, A de Faria, Rego Monterero [sic].<sup>178</sup>

Além disso, informava aos interessados que em “assembleia geral extraordinária” foi votado a “aumento de capital de um milhão para 12 milhões e meio de francos”. Ficou decidido também que “o capital social poderia ser elevado à 25 milhões a partir de uma simples decisão do conselho”. Assim, foram emitidas “500.000 obrigações de 500 francos”, que era o “máximo permitido pela lei brasileira”.<sup>179</sup> Evidentemente, ao elevar seu capital em 1250%, o grupo preparava-se para atuar de maneira agressiva no

Brasil, o que foi confirmado em entrevista concedida ao *Jornal do Brasil*, em junho de 1910:

No correr da semana passada começou a funcionar o Banco Crédit Foncier du Brésil, destinado especialmente a fazer operações de crédito real.

Sob este nome começou a operar na nossa praça um novo banco composto exclusivamente de capitaes francezes, sendo a sua séde à rua do Hospício n.29.

O seu diretor é o sr. Camillo Voulemier, de quem obtivemos as seguintes informações:

O Crédit Foncier du Brésil propõe-se a realizar, além de **empréstimos hypothecarios propriamente ditos e das operações sobre hypothecas a longo ou breve prazo, empréstimos aos Estados e Municipalidades** e empréstimos em geral, mediante caução de títulos da União ou garantidos por ella e pelos Estados, bem como empréstimos sobre garantia de "warrants" e mercadorias.<sup>180</sup>

No mês seguinte, quando o debate sobre os Melhoramentos de São Paulo começava a acirrar-se, o banco fez-se presente em São Paulo, através de um representante:

O Banque Credit Foncier du Brésil, ha pouco installado no Rio de Janeiro, **faz empréstimos hypothecarios com garantia de predios urbanos nesta capital**, em condições muito vantajosas a juros módicos e a prazo longo.

Para informações, com o dr. Veriano Pereira, á rua de S. Bento, 35. S. Paulo<sup>181</sup>

Em conformidade com seus objetivos, além de hipotecas, o Crédit Foncier oferecia, n’*O Estado de S. Paulo*, “empréstimos ás camaras municipaes deste Estado, em condições muito vantajosas e a longo prazo”<sup>182</sup>. Em maio 1911, quando se formalizava o contrato entre Bouvard e a

<sup>176</sup> *Correio Paulistano*, 15.jan.1910, p. 1. Aparentemente, “Coillo” é Coelho, o banqueiro argentino e “Guillinec” é Quellenec.

<sup>177</sup> Tradução livre da autora. No original: “les administrateurs nommés pour le Brésil sont les représentants des principales Compagnies de chemins de fer et des grands ports du Brésil”. In: *Le Capitaliste*, 13.jan.1910, p. 26.

<sup>178</sup> Ibid.

<sup>179</sup> Ibid.

<sup>180</sup> Crédit Foncier du Brésil, *Jornal do Brasil*, 20.jun.1910, Commercio e Finança. Bolsa, p. 7. — grifo nosso

<sup>181</sup> Empréstimos hypothecarios, *O Estado de S. Paulo*, 20.jul.1910, Secção livre, p. 7.

<sup>182</sup> Empréstimos ás camaras municipaes, *O Estado de S. Paulo*, 30.jul.1910, Secção livre, p. 7.

Prefeitura de São Paulo e este entregou seu plano, sintomaticamente o Crédit Foncier passou a operar na capital paulista em cooperação com “a Banca Francese e Italiana per l’America del Sud.”<sup>183</sup>

Observe-se portanto que quando a situação dos Melhoramentos ganhou proporções tais que extrapolaram o âmbito dos debates da Câmara Municipal, o banco francês fez-se presente na capital paulista. Evidentemente havia a previsão, qualquer que fosse a decisão a respeito da área central da capital, de grande volume de obras. E quando foi adotada, ainda que parcialmente, a proposta de Joseph-Antoine Bouvard, e também tendo sido organizada a City of San Paulo Improvements durante o segundo semestre desse ano, o banco providenciou a abertura de uma filial paulista, como a transcrição de um anúncio demonstra:

O Crédit Foncier du Brésil, importante estabelecimento bancario, com sede em Paris e com succursal no Rio de Janeiro, sob a presidencia do dr. João Teixeira Soares e direcção geral do sr. O. Voullmier, acaba de transferir para o prédio n. 22•A (segundo andar) da rua 15 de Novembro, a agencia que mantem nesta cidade e que **estava** a cargo da Banque Française et Italienne pour l’Amerique du Sud. Essa agencia ficou sob a gerencia do sr. Edgard Costa e direcção do conselho local composto dos drs. J. Cardoso de Almeida e Adolpho Augusto Pinto.

O Crédit Foncier du Brésil, dispondo de solidos recursos, faz emprestimos em ouro ou em moeda brasileira, a longo e curto prazo e juros modicos, com garantia hypothecaria, de predios urbanos, situados nesta capital, Santos e Campinas e bem assim com garantia de warrants e titulos da divida publica federal, estadual ou municipal.

Além dessas operações, o Crédit Foncier du Brésil contrata com as municipalidades do Estado, emprestimos a longo prazo, juros modicos e condições vantajosas.<sup>184</sup>

Observou-se, pela quantidade de anúncios que o banco francês fazia veicular nos jornais paulistas, que o Crédit Foncier acompanhou de modo muito próximo a estadia de Bouvard em São Paulo, procurando incrementar sua visibilidade no momento de finalização do debate dos Melhoramentos de São Paulo, o que pode sinalizar o forte interesse na movimentação do mercado imobiliário naquele instante. A seguir, apresentam-se os QUADROS 5.1 e 5.2, que mostram as ocorrências de anúncios ou de menções ao nome do banco no jornal *O Estado de S. Paulo*.

Procurou-se pelo termo “Crédit Foncier” e o resultado, acredita-se, demonstra perfeitamente o movimento descrito acima. Para o período entre as décadas de 1870 e 2010, ou seja, todo o período de existência do jornal, destaca-se a década de 1910. Dentro dessa década, isto é, entre 1910 e 1919, a frequência de termos concentra-se majoritariamente nos anos de 1911 e 1912.

Considerados apenas esses dois anos, as ocorrências do nome do banco concentram-se entre maio de 1911, quando Joseph-Antoine Bouvard está em São Paulo e apresenta seu plano para a cidade, e abril de 1912, quando seu filho Roger Bouvard vem ao Brasil, para a instalação do escritório técnico da City of San Paulo Improvements<sup>185</sup>.

Depois, os anúncios rareiam consideravelmente. Uma hipótese plausível para esse decréscimo pode ser a influência do capital inglês, nomeadamente, a presença do Banco Boulton Brothers na composição acionária da companhia recém criada.

<sup>183</sup> CREDIT FONCIER DU BRÉSIL, *O Estado de S. Paulo*, 15.mai.1911, p. 6; DINHEIRO SOB HYPOTHECAS, *O Estado de S. Paulo*, 24.mai.1911, p. 10.

<sup>184</sup> CRE’DIT FONCIER DU BRE’SIL, *O Estado de S. Paulo*, 17.out.1911, p. 9. Adolpho

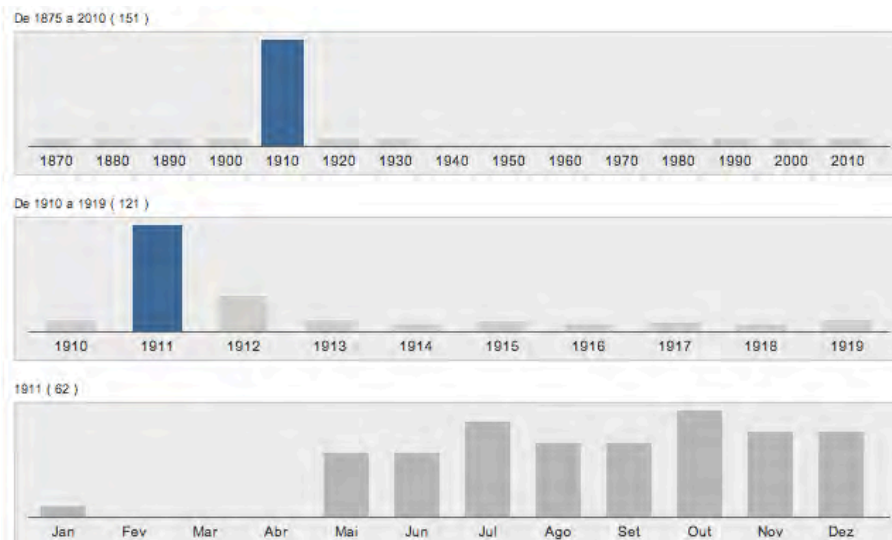
Augusto Pinto, conhecia profundamente a capital paulista e havia proposto, em 1900, uma série de melhoramentos para a área central da cidade, conforme comentado no Capítulo 2.

<sup>185</sup> São Paulo, *The Brazilian Review*, 7.mai.1912, p. 518.

Preparado o cenário para a atuação e constatadas as possibilidades presentes em São Paulo — ademais, os paulistas desejavam um plano de melhoramentos enquanto que em Curitiba essa não era uma prioridade — as condições estavam conjugadas e, de algum modo, eram consideravelmente

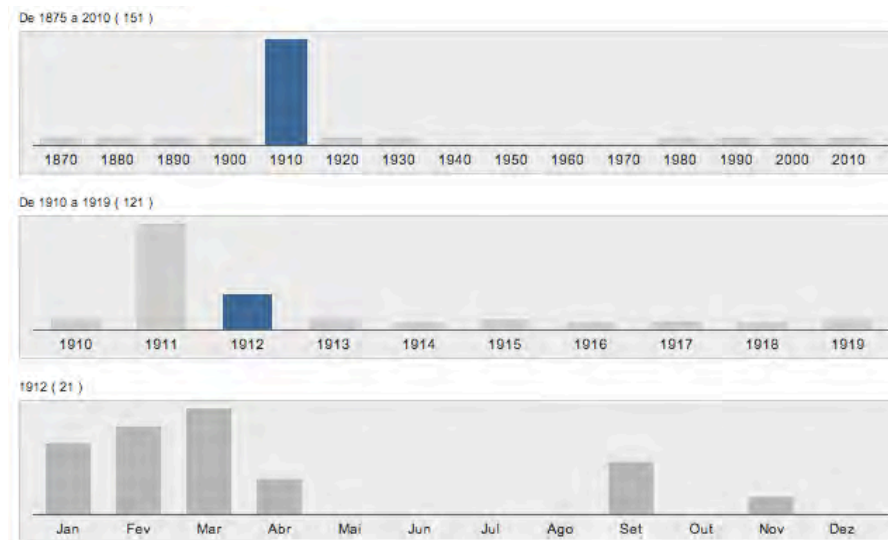
melhores do que se poderia imaginar: ofereciam a oportunidade para a organização de uma companhia imobiliária. Restava, então, organizá-la.

**QUADRO 5.1 - OCORRÊNCIA DO TERMO “CRÉDIT FONCIER” N’O ESTADO DE S. PAULO**



(Fonte: O Estado de S. Paulo)

**QUADRO 5.2 - OCORRÊNCIA DO TERMO “CRÉDIT FONCIER” N’O ESTADO DE S. PAULO**



Confirma-se, aqui, o que Souza havia indicado em sua pesquisa, quando se referia a “questões obscuras”<sup>186</sup> no episódio da vinda de Joseph-Antoine Bouvard a São Paulo: “De todo modo, tudo indica que na motivação da viagem não se tratava de urbanismo, mas sobretudo de negócios pessoais.”<sup>187</sup>

<sup>186</sup> Maria Adélia Aparecida de SOUZA, *São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, 1998, p. 110.

<sup>187</sup> Tradução livre da autora. No original: “De toute façon, tout est là a indiquer qu’en fait de motif de voyage, il ne s’agissait pas d’urbanisme, mais plutôt d’affaires personnelles.” In: *ibid.*, p. 112.

## 5.2. “UMA NOVA SOCIEDADE INGLEZA, CUJOS MEMBROS PRINCIPAIS E ORGANIZADORES SÃO FRANCEZES...”

“...e cujos títulos de garantia moral e material repousam no nome e no território brasileiro.”<sup>188</sup> Com essas palavras o correspondente em Paris do *Jornal do Brasil* referiu-se à recém organizada City of São Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., que havia anunciado a oferta de papéis nos jornais parisienses, no fim de 1911 [FIGURA 5.19]. E, de fato, nessas bases parece ter sido constituída a companhia, que reconhece essa característica inicial, pois em catálogo promocional de vendas distribuído em fins da década de 1970, pode-se ler que “apesar do seu nome inglês, e de ter sido na origem dirigida e controlada por ingleses, a Companhia City surgiu por iniciativa de franceses”.<sup>189</sup>

O primeiro passo para a consecução do negócio foi garantir a posse das glebas mais interessantes e com melhores perspectivas de ocupação. Não se sabe com exatidão como se deram as tratativas com os proprietários locais, sobretudo porque foram negociações realizadas num nível muito pessoal, restando somente, como fonte segura, a documentação relativa às transmissões de posse realizadas no Registro de Imóveis paulistano. Outra fonte acessível é o relato da ação movida em 1932 por Amália Moreira Keating, a senhora Laveleye, contra a então chamada Companhia City. São essas as duas fontes principais que Bacelli utiliza em sua pesquisa.<sup>190</sup>

FIGURA 5.19 - Anúncio da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., no jornal parisiense Le Matin, na edição de 2.dez.1911. (Fonte: Sociéte..., 1911, p.7)

<sup>188</sup> F. M. de A. JUNIOR, O escandalo do dia, *Jornal do Brasil*, 2.jan.1912, De Paris, p. 4.

<sup>189</sup> COMPANHIA CITY, *Catálogo promocional de vendas*, [1976]

<sup>190</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, 1982

No entanto, se o processo citado é interessante porque traz os depoimentos das testemunhas arroladas no caso, como por exemplo, Victor da Silva Freire, e resgata documentação referente à falência do banco de Edouard Fontaine de Laveleye, em 1913, em cujo processo Joseph-Antoine Bouvard é arrolado como testemunha, não se pode considerar que seja esse um conjunto de informações isentas, na medida em que, no contexto do processo, as partes citadas buscaram defender seus próprios interesses.

O quadro de informações que Bacelli oferece para a constituição do patrimônio e da organização da City of San Paulo Improvements, quanto à transmissão de posse de terrenos e glebas e quanto à assinatura de contratos, construído a partir das fontes acima, parece suficientemente claro ainda que, como se afirmou, possa haver alguns pontos que provoquem dúvidas. Sendo um trabalho exaustivo e minucioso o que Bacelli desenvolve, de procura e consulta ao Registro de Imóveis e ao arquivo judiciário<sup>191</sup>, não pareceu necessário, por parte da presente pesquisa, realizar a verificação das informações trazidas por aquele autor e não há porque repeti-los aqui. Interessa a esta pesquisa, mais do que os arranjos financeiros elaborados para a transação imobiliária em questão, em conformidade com seus objetivos iniciais, recuperar o histórico do desenvolvimento dos primeiros projetos, bem como sua autoria.

No entanto, para balizar a interpretação das afirmações provindas do processo de 1932, buscou-se cotejá-las com outras fontes, notadamente

<sup>191</sup> O autor consultou, principalmente, o Cartório do 1º Ofício de São Paulo e os arquivos da Companhia City. Como observou Wolff, os arquivos da Companhia, ainda ativos, organizam-se principalmente para as necessidades da empresa, decorrendo portanto, alguma restrição ao acesso ao material lá depositado. É comum que “não se localizem necessariamente documentos referidos em outros estudos, apesar da solicitude da empresa em atender pesquisadores. (*Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, 2001, p. 76., nota 2), em virtude disso, a autora utilizou a pesquisa de Bacelli como fonte primária, opção tomada também pela presente pesquisa.

jornais da época. Procurou-se, então, para uma apreciação mais objetiva, examinar os eventos segundo sua cronologia, de tal forma que se pudesse, com bastante segurança, indicar quando o quadro técnico da companhia iniciou a operar em São Paulo e como e por quem foram concebidos os primeiros projetos, a saber, Pacaembu, Butantã, Alto da Lapa e a Garden City, que mais tarde seria denominada Jardim América.

Segundo Barreto, foi da seguinte forma que Victor da Silva Freire relatou como colocou Edouard Fontaine de Laveleye em contato com proprietários de terras na capital:

**Enthusiasmado com as impressões do Sr. Bouvard o Sr. Fontaine de Laveleye perguntou a elle, depoente, se não conhecia, aqui, em São Paulo, alguém que dispuzesse de grandes areas de terrenos para vender, pois desejava organizar uma companhia para explorar esse ramo de negocio.** O depoente, amigo intimo do Dr. Cincinato Braga, o qual, nessa ocasião, estava com outros amigos adquirindo grandes quantidades de terrenos nesta capital com o mesmo intuito manifestado pelo Sr. Laveleye, **aproximou um do outro. Dessa aproximação resultava, mezes depois, a criação de uma grande Companhia imobiliaria, que veio a ser a R.[Ré]**"<sup>192</sup>

Essa aproximação foi relatada no processo de falência do Banco Fontaine. Em seu testemunho, Bouvard relatou que

Em seguida a esses estudos [o Plano para São Paulo] e à apresentação das plantas pelo Snr. Bouvard à Prefeitura de S. Paulo, **e com o fim de aproveitar a valorização que certos terrenos de S. Paulo obteriam em consequencia da execução dos planos do Snr. Bouvard**, o Snr. Fontaine procurou entender-se com diversos proprietários de terrenos em S. Paulo. Planejou elle, desde então, a incorporação de uma

<sup>192</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense, fls 182 a seguintes*

importante Companhia Imobiliária, que poria em prática a operação projectada.<sup>193</sup>

Os dois principais nomes que emergem entre os proprietários que se envolveram com Edouard Fontaine de Laveleye são Cincinato Braga e Horácio Sabino, que haviam se associado<sup>194</sup> para a venda de terrenos na Vila América<sup>195</sup>, de Sabino [FIGURA 5.20], e Vila Nova Tupy, de Braga.



FIGURA 5.20 - *Planta de Vila América. Avenida Paulista. Escala de 1:2000. [s.d.] Acervo AESP*

Sabino já havia se associado a outros proprietários que possuíam terras derivadas do desmembramento das chácaras que anteriormente ocupavam a região, afim de ampliar a atuação da Companhia Edificadora Vila América, que fundara em 1897. Foi assim que se associou à Claro

Liberato de Macedo, “o último dono da Chácara Bela Cintra”<sup>196</sup>. A FIGURA 5.21 mostra o arruamento resultante da junção dos terrenos de Sabino e Macedo.

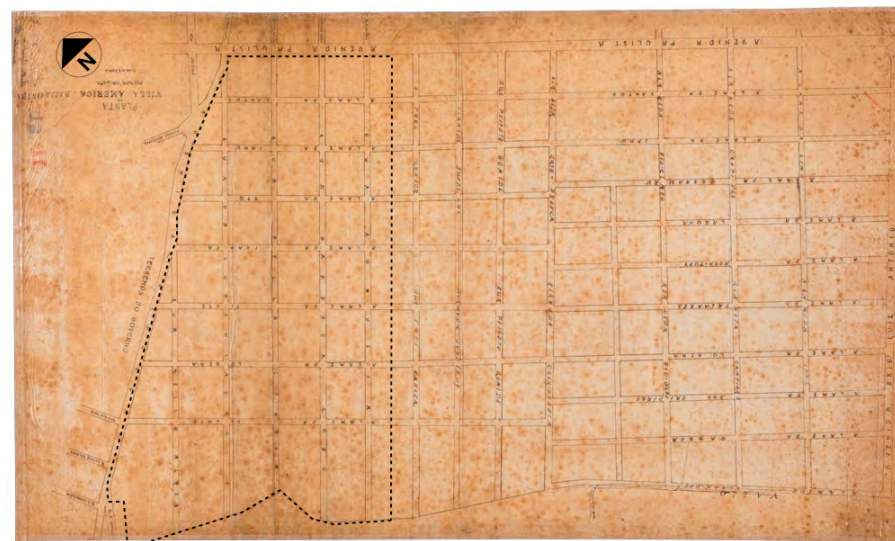


FIGURA 5.21 - *Planta de Vila América e Bela Cintra. Avenida Paulista. Escala de 1:2000. Em tracejado, as terras dos herdeiros de Augusto Milliet, arruadas por Horácio Sabino. [s.d.] Acervo AESP*

Esses terrenos eram derivados do parcelamento da antiga Chácara do Capão, que englobava também parte das terras que originaram o Jardim América, como mostra a FIGURA 5.22.

<sup>193</sup> Ibid., p. 380. — grifo nosso

<sup>194</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*

<sup>195</sup> A Vila América devia seu nome à uma homenagem de Sabino à sua esposa, América Milliet Sabino. Carolina ANDRADE, et al., *Horácio Sabino: urbanização e histórias de São Paulo*, 2009

<sup>196</sup> Ibid., p. 105.



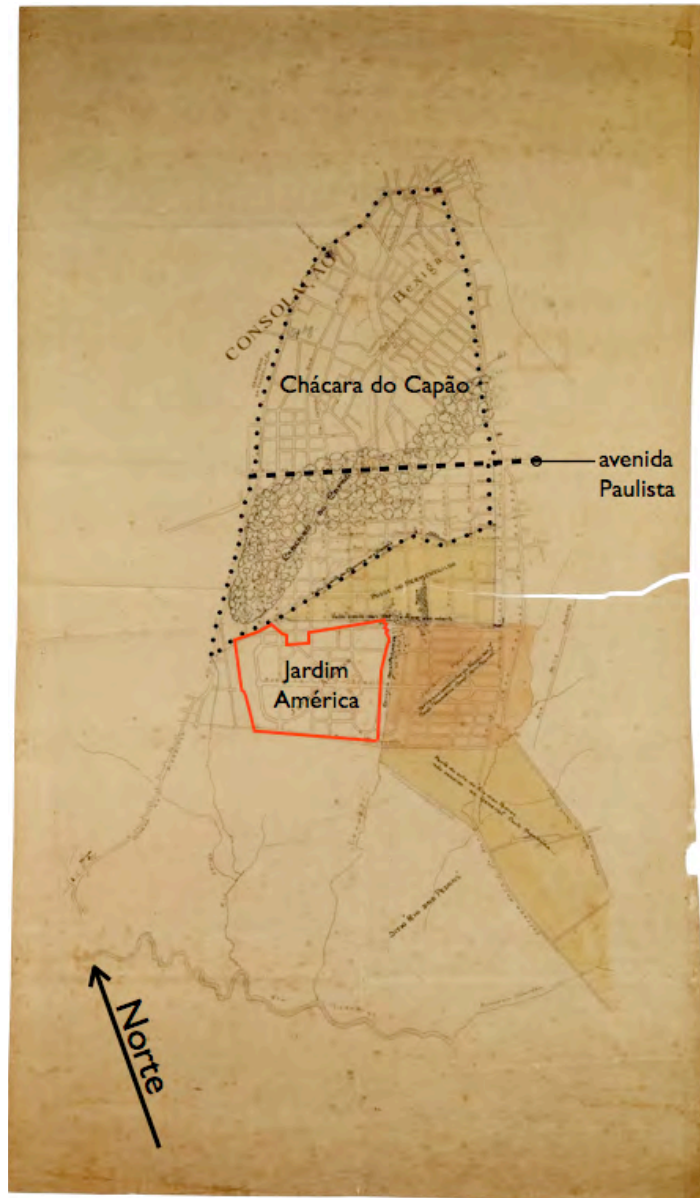


FIGURA 5.22 - Chácara do Capão. Sem escala. [s.d.] Acervo AESP

A compra dos terrenos em São Paulo não se concretizou de imediato. Foi feita uma “minuta de contrato de opção de venda”<sup>197</sup>, que deveria ser levada à Europa para, com ela, Laveleye conseguir a adesão de mais sócios e enfim ter o capital necessário que garantisse o empreendimento. Souza credits ao belga papel fundamental na incorporação, pois “foi responsável por garantir à City o capital de giro inicial e uma reserva para o pagamento de juros e debêntures dos primeiros anos”<sup>198</sup>. No entanto, Horácio Sabino, em seu testemunho no processo de 1932, afirmou que

os fundos empregados por Laveleye não eram dinheiro seu, mas dinheiro que obteve do grupo bancário que ele interessou na organização da City e emissão de debêntures com garantia dos terrenos recebidos em sua integralidade.<sup>199</sup>

Enquanto Bouvard, Laveleye e Turot visitavam Belo Horizonte, em São Paulo, Sabino e Braga procuravam por proprietários dispostos a negociar suas terras e organizavam a minuta do contrato. No início de junho, foram ao Rio de Janeiro onde se encontraram com Bouvard e Laveleye e onde os papéis relativos ao compromisso de aquisição dos terrenos paulistas e da constituição da City of São Paulo Investments and Freehold Land Co Ltd. foram assinadas, no dia 6 de junho.<sup>200</sup> Nesse documento, Horácio Sabino representava o grupo de proprietários envolvidos na negociação<sup>201</sup>.

No dia seguinte, Bouvard e seus pares partiam para a Europa, conforme noticiou *O Paiz*:

<sup>197</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 26.

<sup>198</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*, p. 63.

<sup>199</sup> Ibid.

<sup>200</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*

<sup>201</sup> Para consultar a lista de proprietários, ver Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 26., nota 6

Seguiram hontem, no *Chili*, para Bordéos e escalas, as seguintes pessoas:

Raul Chapuy, R. Paquet, **H. Turot** e senhora, **M. Bouvard**, **E. Tonard Fontaine de Laneby** [sic], Hugo Hebert, M. Nathien e filha, Leon Fontaine de Laveleye, Henri Brissan, Marc Ferrez e senhora, [...] <sup>202</sup>

Antes, porém, cumprindo o protocolo, o grupo despediu-se do Presidente da República:

Estiveram hontem no palacio do Cattete, os srs. [...] engenheiro J. Bouvard, Edouard Fontaine de Laveleye e Henri Turot [...] <sup>203</sup>

Depois dessa data, apesar de ser lembrado nas discussões do legislativo municipal, principalmente quanto à implantação e às alterações que se fizeram no plano que elaborou para São Paulo <sup>204</sup>, verificou-se que o arquiteto francês não mais interferiu nos assuntos relativos aos Melhoramentos de São Paulo. No entanto, continuou interessado em seus negócios de ordem particular. E, como se procurará demonstrar adiante, no meio tempo entre sua partida e a publicação do *Relatório de 1911...* <sup>205</sup>, suas concepções para a região do Pacaembu, uma proposta de âmbito privado, foram incluídas na programação oficial da administração paulistana.

A pesquisa considera esse momento uma visível inflexão do interesse de Joseph-Antoine Bouvard em direção aos assuntos privados de seu interesse em detrimento ao debate sobre as transformações em curso na capital paulista. Sintomático do mal estar e da confusão que deve ter gerado

essa reorientação tão abrupta de sua atenção, são as manifestações indignadas que surgiram na imprensa. Entre tantas, que acusam a interferência de interesses privados nos negócios públicos, uma chama a atenção e merece ser reproduzida. É um artigo do correspondente do *Jornal do Brasil* em Paris, que, encontrando-se em situação privilegiada, pôde observar a movimentação em ambos os lados do Atlântico. Expressa-se com muita indignação, provavelmente porque acompanhava o desenrolar dos fatos que pendiam para os melhoramentos da cidade e certamente foi surpreendido com a notícia da organização da City of San Paulo Improvements.

Em 22 de dezembro de 1911, é publicado artigo intitulado “Como um empréstimo que se lança confirma o fracasso de uma tentativa” <sup>206</sup>. Visivelmente, além do espanto e da indignação, transparece a desinformação. Comentava sobre eventual fracasso de Bouvard ao tentar obter um empréstimo “afim de arranjar os capitaes necessarios para que a cidade de S. Paulo pudesse levar a bom termo as reformas de embellezamento”. O montante chegaria a “90 milhões” e Bouvard “não havia sequer encontrado nem dous terços da quantia visada”. Segundo o articulista, as autoridades paulistas “desmentiram a noticia com todos os FF e RR”. Contudo, o autor defendia a veracidade da notícia, apresentando como argumento a presença, em São Paulo, do “conhecido Sr. Conselheiro Municipal de Paris, ex-socialista, ex-conservador, ex-financeiro e actualmente *homme d'affaires* e jornalista nas horas vagas, o sr. Turot”, o qual teria apresentado Bouvard “como um bicho raro” às autoridades paulistas que, “embasbacadas”, contrataram o plano. “Mas para executá-lo,

<sup>202</sup> Viajantes, *O Paiz*, 8.jun.1911, Vida social, p. 3. — grifo nosso

<sup>203</sup> Registro do dia, *Gazeta de Noticias*, 6.jun.1911, Notas e notícias, p. 1.

<sup>204</sup> O vereador Carlos Garcia chegou a sugerir que se consultasse Bouvard sobre o ajardinamento do vale do Anhangabaú. 22a. Sessão Ordinaria em 6 de junho, *Correio Paulistano*, 7.jun.1913, Camara Municipal, p. 5-6.

<sup>205</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat, publicado em meados de 1912*

<sup>206</sup> F. Mendes de ALMEIDA, Como um empréstimo que se lança confirma o fracasso de uma tentativa, *Jornal do Brasil*, 22.dez.1911, Cartas de Paris, p. 7.

santo Deus, eram necessarios alguns milhões, uma ninharia”. Dada a necessidade de haver “uma garantia sufficiente”, para se obter empréstimo tão vultoso, veio à tona, segundo a interpretação do articulista, “o verdadeiro plano”<sup>207</sup>, ou seja,

formar-se uma sociedade com um nome bem retumbante, bem estrangeiro na qual entrasse uma serie de personalidades mais ou menos em evidência, e que apresentasse uma base seria para as negociações, sem que o nome do governo fosse posto no primeiro plano para não tirar a importância dos seus organizadores

Creou-se assim a

CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS AND FREEHOLD LAND COMPANY, LIMITED

que em francez foi traduzido por *“Société Générale Immobilière et d’Embellissement de la Ville de S. PAULO”*<sup>208</sup>

Continuava, o articulista, a acusar o suposto “golpe”, pois lhe causava estranhamento que a “extraordinaria sociedade formada com extraordinario capital” tivesse indicado como “trustee” do propalado empréstimo “uma outra não menos extraordinaria [companhia] intitulada *Imperial and Foreign Corporation Ltd*, também de Londres e da qual nunca ninguém ouvira fallar”<sup>209</sup>.

De fato, a Imperial and Foreign Corporation Ltd “havia sido criada pela própria City exatamente para esse propósito”, comenta Bacelli, que destaca “a incidência de nomes figurando como diretores das duas companhias simultaneamente”<sup>210</sup>.

Finalmente, causa espanto ao correspondente do *Jornal do Brasil* a área total de terrenos que estavam sendo negociados. No seu entender,

estavam sendo oferecidos como garantia do empréstimo a ser contratado na Europa, 12.380.098 metros quadrados, “quase S. Paulo inteiro”<sup>211</sup>, de modo que estava garantido o empréstimo com quase a totalidade das terras urbanas da capital paulista:

Por ahi vêem os leitores o embrulho em que foi [sic] a cidade de São Paulo, que para não deixar de servir aos interesses de Bouvard & Turot vae ser hypothecada em nome de terceiros para encher os bolsos dos amigos transformadores, e por que somma!...”<sup>212</sup>

Embora o autor do artigo estivesse lidando com os números e valores corretos, sua interpretação chega a ser fantasiosa. Isso expressa como pode ter sido interpretada, aos olhos de alguns que acompanhavam o debate dos Melhoramentos de São Paulo, a rápida alteração dos interesses de Bouvard. Como se viu, Bouvard e Laveleye tinham bastante clareza do que vinham buscar no Brasil. Outra razão plausível para o mal-entendido pode ser atribuída à necessidade de sigilo que envolvia a operação, em virtude de sua magnitude. Parece claro que quanto mais rápido o grupo agisse e organizasse a companhia, efetivando as aquisições, menos chance haveria de que o preço da terra subisse violentamente, comprometendo o negócio. De alguma maneira isso acabou ocorrendo, pois no *Relatório de 1911...*<sup>213</sup>, Raymundo Duprat comenta sobre a alta dos preços no mercado imobiliário, que já em seguida da aprovação do Plano Bouvard, impediu que ele fosse implantado segundo a programação da Prefeitura<sup>214</sup>. O prefeito credita essa

<sup>207</sup> Ibid., passim

<sup>208</sup> Ibid.

<sup>209</sup> Ibid., passim

<sup>210</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 31.

<sup>211</sup> *Jornal do Brasil*, 22.dez.1911, p. 7.

<sup>212</sup> Ibid.

<sup>213</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>214</sup> Ibid.

alta aos Melhoramentos de São Paulo, omitindo, evidentemente, a aquisição de terras por Edouard Fontaine de Laveleye.

Observou-se também que pode ter havido certa “reserva de mercado” por parte da prefeitura. Apurou-se que nesse período, a Prefeitura recebeu proposta “do dr. Francisco de Salles Camargo, para abertura de ruas no Pacaembu”<sup>215</sup>, que não teve prosseguimento, acredita-se, em função do comprometimento da Diretoria de Obras Municipais com o projeto elaborado por Bouvard, e que havia sido incluído no *Relatório do Prefeito Raymundo Duprat para o ano de 1911...*<sup>216</sup>.

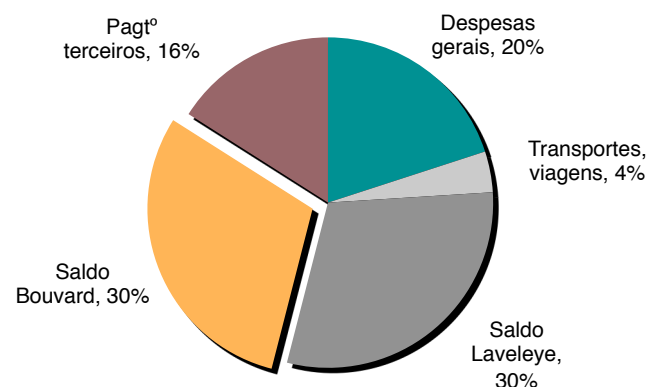
Em documento datado de 30 de junho de 1911, Laveleye e Bouvard entraram em acordo sobre a participação desse último na sociedade que se esperava efetivar, e “como remuneração pelos serviços”<sup>217</sup> que prestou ao primeiro, em São Paulo. Os termos eram os seguintes:

Os lucros a se verificarem depois da incorporação da Companhia Imobiliária de S. Paulo deveriam ser distribuídos da seguinte forma:

20% para fazer face às despesas gerais, despesas com negociações financeiras, despesas com estudos a serem feitos e participações financeiras a serem distribuídas com terceiros. Esses 20% eram atribuídos ao Sr. Fontaine com inteira liberdade de dispôr dos mesmos. 16 % destinados a diversas pessoas mencionadas na carta [a qual a pesquisa não teve acesso]; 4% para despesas de viagens, transportes e estudos feitos pelo Sr. Fontaine por essa ocasião; e o saldo, isto é, 60% a ser dividido pela metade: 30% para o Sr. Bouvard e 30% para o Sr. Fontaine de Laveleye.<sup>218</sup>

O GRÁFICO 5.1, abaixo, ilustra essa divisão:

GRÁFICO 5.1 - Distribuição de lucros da City entre Edouard Fontaine de Laveleye e Joseph-Antoine Bouvard



(Fonte: BARRETO, 1933)

Feito o ajuste entre ambos, Edouard Fontaine de Laveleye procurou levantar os fundos necessários na Europa, entrando em acordo com o banco Boulton Brothers e com Lord Balfour of Burleigh, que, sendo o presidente da São Paulo Railway, deveria estar bem informado sobre o funcionamento do sistema financeiro e econômico brasileiro. Deve ter sido nessa ocasião, entre agosto e setembro de 1911, que Joseph-Antoine Bouvard endereçou carta à casa Boulton Brothers & Co., afiançando o sucesso do negócio, conforme se verá adiante.

Lord Balfour passa a ser também o presidente da Imperial and Foreign Corporation Ltd., obviamente para ter controle absoluto da transação e, simultaneamente, liberdade para manobrar valores conforme a conveniência, uma prática comum naquele momento, que é observada na atuação de Percival Farquhar<sup>219</sup> e de Marcel Bouilloux-Lafont<sup>220</sup>, a título de

<sup>215</sup> Expediente do dia 19 de julho, *Correio Paulistano*, 23.jul.1911, Câmara Municipal, p. 4.

<sup>216</sup> \_\_\_\_\_, *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>217</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, p. 380.

<sup>218</sup> Ibid.

<sup>219</sup> Charles A. GAULD, *Farquhar: o último titã*

<sup>220</sup> Flavio SOMOGYI, *Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouilloux-Lafont"*

exemplo. Esse controle do capital empregado pelos ingleses, que visava certamente assegurar que não se evaporasse em transações ou mãos erradas, pode explicar, como já observado, que o Crédit Foncier tenha se retraído no mercado paulista já em 1912. De fato, na Ata da Sétima Reunião da Diretoria da City of San Paulo Investments, realizada em Londres, em que estavam presentes Lord Balfour of Burleigh, Sir Gerard Smith, Leslie R. Vigers, Ralph Peto, H. E. Cradock, Herbert Guedalla, Edouard Fontaine de Laveleye e Joseph-Antoine Bouvard, consta a “nomeação de Boulton Bros. Co. para agentes do Serviço de Títulos da Primeira Hipoteca”<sup>221</sup>, confirmando essa hipótese.

Horácio Sabino embarcou rumo a Londres em 14 de agosto de 1911 e o *Correio Paulistano* informou que a viagem seria “breve”<sup>222</sup>. Em Londres, Sabino certamente participou da fundação da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Ltd., celebrada em 25 de setembro<sup>223</sup>, continuando na capital inglesa para os acertos necessários ao prosseguimento das negociações. Barreto reproduz troca de telegramas entre alguns dos sócios, que mostra a movimentação para a organização da companhia:

Paris, 13 de outubro de 1911 - Caro Sr. Guedalla: Recebi seu telegramma assim concebido: "Favor **combinar definitivamente com Sabino como deverá ser redigido contracto**. Se possível traga recibo d'elle, official e completo. Esperal-o-ei 2a feira. Favor trazer **Relatório de Bouvard para Prospectos** e para o Vigers Stop Telegraphe immediatamente data da emissão."<sup>224</sup>

<sup>221</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense, Anexo: Documento nº 22, sem paginação*. A reunião ocorreu em 6 de fevereiro de 1912.

<sup>222</sup> Hospedes e viajantes, *Correio Paulistano*, 14.ago.1911, Chronica Social, p. 4.

<sup>223</sup> *Estatutos da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited*, 1927; \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*

<sup>224</sup> Ibid., p. 37. — grifo nosso

Cuja resposta foi:

Tudo combinado com Sabino. Estarei Londres 2a. feira manhã com Bouvard, Sabino e Dr. Pimentel". [...] - Levarei para Londres todos os documentos que V.S. se manifestou desejoso em obter, assignados pelo Sr. Bouvard que, com o Sr. Sabino e Dr. Barros Pimentel, tambem me acompanhará. [...] (a) Ed. Fontaine de Laveleye"<sup>225</sup>

Nos papéis que instrumentam o processo de 1932, Plínio Barreto, então advogado da City of San Paulo Improvements, faz referência a um “Relatório e quadros preparados pelo sr. J. Bouvard” datados de 12 de setembro de 1911<sup>226</sup>. Tais documentos foram enviados a Londres, acredita-se, para colocar os sócios com o maior aporte de capital a par dos planos da dupla Bouvard-Laveleye quanto ao mercado imobiliário paulistano. Não se conseguiu acesso ao original desse material, contudo, ele está transcrito integralmente no referido processo e pode-se observar que o teor da carta que Bouvard enviou ao Boulton Brothers foi incorporado ao relatório. Para tanto, esse texto foi confrontado com outros dois, a saber, um artigo publicado no *Le Journal*, intitulado “Valeurs en vedette”<sup>227</sup> também transcrito no processo de 1932, e outro, publicado no semanário *L'Étoile du Sud*, editado no Rio de Janeiro e que reproduz a carta de Joseph-Antoine Bouvard.

No semanário carioca, a carta é datada de 3 de novembro daquele ano, bem depois da organização da companhia, mas talvez tenha sido utilizada como material de propaganda da solidez da companhia, já que complementava um texto em que se ofereciam papéis da mesma, ou seja,

<sup>225</sup> Ibid.

<sup>226</sup> Ibid., p. 150. Relatório Técnico e 4 Quadros Geraes (impressos) das propriedades da Ré em S. Paulo.

<sup>227</sup> Valeurs en vedette, *Le Journal*, 3.dez.1911, La semaine économique et financière, p. 7.

seriam os prospectos referidos no telegrama acima transcrito. O teor da carta era o seguinte:

Paris, 3 de novembro de 1911  
MM. BOULTON BROS. & CO, 39, 01, Broad Street  
Caros senhores,  
A presente Companhia foi constituída em vista de se ter conseguido adquirir certos terrenos situados no território da municipalidade de São Paulo. Esses terrenos cobrem uma superfície de 12.380.098 metros quadrados (14.806.590 jardas), os quais estão situados em um sítio extremamente favorável no que concerne o desenvolvimento futuro da cidade. Baseando minhas estimativas nos preços obtidos, por ocasião da venda de terrenos similares, minha opinião é que o valor atual dos terrenos da Companhia não é inferior à 118.921.181 francos (4.756.887 libras).  
Por outro lado, como serão implantados meios de comunicação, estradas, praças e jardins, suscetíveis de reduzir a superfície em aproximadamente 13,30%, o valor dos terrenos restantes aumentará e chegará a 119.555.612 francos (4.782.222 libras).  
Depois de ter examinado apuradamente o caso, eu estimo que os benefícios líquidos que a Companhia pode obter da venda de seus terrenos e de aluguéis se estabelecerão, durante um período cobrindo os vinte próximos anos, à uma soma mínima de 10.632.954 francos por ano (417.582 libras).  
Ao seu dispor: J. Bouvard  
(Vice-presidente)<sup>228</sup>

<sup>228</sup> Tradução livre da autora. No original: “Paris, 3 Novembre 1911 / MM. BOULTON BROS. & CO., 39, 01, Broad Street / Chers Messieurs, / La présente Compagnie a été constituée en vue de se rendre acquéreur de certains terrains situés sur le territoire de la municipalité de San Paulo. Ces terrains couvrent une superficie de 12.380.098 mètres carrés (14.806.590 yards carrés), lesquels sont situés dans un endroit extrêmement favorable en ce qui concerne le développement futur de la ville. En basant mes estimations sur les prix obtenus, à l'occasion de ventes de terrains similaires, mon opinion est que la valeur actuelle des terrains de la Compagnie n'est pas inférieure à 118.921.181 francs (lb. 4.756.887). / D'autre part, lorsque les moyens de communications, routes, squares et jardins, susceptibles de réduire la superficie d'environ 13,30%, auront été établis, la valeur des terrains restants aura augmenté et atteindra 119.555.612 fr. (lb. 4.782.222). / Après avoir examiné consciencieusement l'affaire j'estime que les bénéfiques nets que peut obtenir la Compagnie de la vente de ses terrains et des loyers s'établiront, pendant une période couvrant les vingt prochaines années, à une somme minima de 10.632.954 francs par an (lb. 417.582). / Votre dévoué: J. Bouvard / (Vice-président) “ Il a été lancé a Londres..., *L'Étoile du Sud*, 3.dez.1911,

Esses papéis confirmam o depoimento de Victor da Silva Freire, em 1932, que afirmou que foi decisiva, para a constituição da companhia, a participação de Bouvard, que gozava de “alto e merecido conceito nos meios europeus”<sup>229</sup>. De fato, o artigo do *Le Journal* refere-se à Bouvard nos seguintes termos:

Em resumo, parece claro que o programa da Sociedade repousa sobre bases que não deixam entrever qualquer dúvida; que, ao contrário, a autoridade de um especialista da envergadura de M. Bouvard permite apreciar o caso sob um ponto de vista favorável.<sup>230</sup>

Horácio Sabino assinou, no dia 1º de novembro, em nome dos demais proprietários de terrenos envolvidos, o “agreement” com Laveleye, que “reafirmava os principais propósitos” da minuta assinada em 6 de junho<sup>231</sup>. Na prática, consubstanciava-se a transferência dos terrenos para Edouard Fontaine de Laveleye. Este, no dia seguinte, realizou a transferência de sua aquisição à City of São Paulo Investments<sup>232</sup>, de acordo com uma das cláusulas do contrato firmado no dia anterior, que o obrigava “a não os

Noticias financières. Vale observar, contudo, que quando cotejada a carta com a transcrição do folheto no processo de 1932, percebe-se que há um equívoco na reprodução da carta nos jornais. Enquanto na carta publicada o valor de retorno informado é de 10.632.954 francos por ano, na transcrição constante do processo, tal número refere-se à área passível de parcelamento, descontadas as áreas necessárias ao arruamento e jardins. O valor correto do retorno citado no processo é de “20 francos por metro quadrado, ou seja, para 10.632.954 metros quadrados, uma quantia total de 212.659.080 francos, o que representa uma renda média annual de mais de 10 milhões de francos” In: \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*, p. 335. A renda média citada corresponderia a aproximadamente a R6.000:000\$000, considerando-se o câmbio apurado para o período, em que Fr.1,00 equivalia a aproximadamente \$600. O total equivaleria, hoje, a algo perto de R\$180.000.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>229</sup> \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*, p. 23.

<sup>230</sup> Tradução livre da autora. No original: “Pour nous résumer, il apparait clairement que le programme de la Société repose sur de bases qui ne laissent place à aucun mécompte appréciable; qu'au contraire, l'autorité qui s'attache à un spécialiste de l'envergure de M. Bouvard permet d'apprécier l'affaire sous un jour favorable.” In: *Le Journal*, 3.dez.1911, p. 7.

<sup>231</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*

<sup>232</sup> Ibid.

vender senão à já mencionada City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.”<sup>233</sup>. Bacelli reporta que “em consideração a seus serviços e pela sua atuação em todas as negociações” Laveleye comprometeu-se a repassar a Horácio Sabino “1.200.000 libras em ações da Companhia”<sup>234</sup>. Ao que parece, a transação de fato ocorreu, pois Barreto<sup>235</sup> transcreve correspondência de Laveleye a Sabino comunicando o envio do montante, dividido, entretanto, em dois lotes, parte em papéis da companhia e parte em espécie.

Edouard Fontaine de Laveleye também pagou a Joseph-Antoine Bouvard 750.000 francos em adiantamento aos lucros que esperava obter.<sup>236</sup>

Para garantia do negócio, os terrenos foram hipotecados mas, numa dessas manobras financeiras mirabolantes comuns ao início do século XX — e arriscadas, segundo Somogyi<sup>237</sup> — o agente hipotecário era a Imperial & Foreign Company, cuja composição societária era praticamente a mesma da City of San Paulo Improvements, de modo que, caso a segunda não pudesse honrar seus compromissos, os terrenos seriam entregues à primeira e continuariam em posse dos sócios. Daí a indignação do correspondente d’*O Paiz*, referida há pouco.

O pagamento aos proprietários, do que se depreende principalmente dos testemunhos e documentos constantes no texto de Barreto<sup>238</sup>, foi feito parte em espécie e parte em papéis da City of San Paulo Improvements, de

modo a afastar o risco de eventual descapitalização e, simultaneamente, transformando os antigos proprietários em parceiros comprometidos com o negócio. Desse modo, esses poderiam receber seu pagamento à medida que os lotes fossem vendidos, bem como os investidores poderiam, por seu turno, realizar os lucros. Nem todos ficaram satisfeitos com esse sistema. Alguns antigos proprietários demandavam por pagamento em espécie e entraram com processos na justiça para tanto<sup>239</sup>.

Realizado o processo de transferência dos terrenos, a companhia pôde lançar seus papéis nas praças de Londres e Paris. As FIGURA 5.19, 5.23 e 5.24 mostram alguns desses anúncios, que ocupavam um quarto de página de jornais de grande circulação, como o *Le Figaro*, *Le Journal* e o *Le Temps*, assim como jornais com circulação no Brasil, entre as comunidades inglesa e francesa locais, como o *The Brazilian Review* e o *Étoile du Sud*, impressos na capital federal.

O *L’Est Républicain* de Nancy prognosticou positivamente quanto aos papéis lançados:

Nos fundos brasileiros, os “bonds” de São Paulo avançam à 513 sobre as boas compras do portfólio. A Société Marseillaise de Crédit Industriel et Commercial et de Dépôts e o Lloyds Bank Ltd em Paris, recebem as subscrições para as 60.000 obrigações de 500 francos, da 1ª hipoteca da Société Générale Immobilière de la Ville de São-Paulo, oferecidas publicamente à 497,50 francos, reembolsáveis à 525, à 6% ouro livres de impostos franceses e estrangeiros, ou seja, 30 francos por ano.<sup>240</sup>

<sup>233</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, p. 175.

<sup>234</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 32. O montante corresponderia a 18.000:000\$000. Em valores atuais, equivaleria a aproximadamente R\$540.000.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>235</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*

<sup>236</sup> Ibid., p. 380-381. Correspondentes a 450:000\$000, ou, em valores atuais, a aproximadamente R\$13.500.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>237</sup> Flavio SOMOGYI, *Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouilloux-Lafont"*

<sup>238</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*

<sup>239</sup> O antigo proprietário da Chácara do Capão, Martinho Ferreira da Rosa, não fez objeção quanto a receber papéis da companhia como pagamento mas, mais tarde, não quis recebê-los, muito provavelmente em função dos altos valores que deveria pagar “em selos” para a transferência dos mesmos ao Brasil. Rosa processou Horacio Sabino e Cincinato Braga mas acabou perdendo a causa em julgamento em instâncias superiores. In: Julgamentos, *O Estado de S. Paulo*, 18.ago.1915, Tribunaes. Tribunal de Justiça. Julgamentos, p. 4-5.

<sup>240</sup> Tradução livre da autora. No original: “En fonds brésiliens, les Bons de São-Paulo





Souza, examinando a composição da primeira Diretoria da City Improvements, em 1911, verificou “a vinculação direta da companhia com os diversos agentes necessários e fundamentais à realização dos empreendimentos posteriormente levados a cabo”<sup>241</sup>, destacando a vinculação de seus membros “ao capital financeiro, às concessionárias estrangeiras de serviços públicos atuantes no Brasil na época e ao próprio Estado brasileiro.”<sup>242</sup> A autora aponta detalhadamente tais vinculações. Destaca-se o estreito e importante vínculo entre Cincinato Braga e Victor da Silva Freire, Diretor de Obras Municipais, “por cujo intermédio, inclusive, [Braga] ingressou na companhia.”<sup>243</sup>, segundo a autora.

É importante registrar, no que diz respeito à de Victor da Silva Freire, que sua participação na diretoria da companhia somente se efetivará a partir de julho de 1939<sup>244</sup>, ou seja, bem depois que se desliga da Diretoria de Obras Municipais, em 1926. Antes disso, apesar de não haver vínculo formal, sabe-se que havia grande proximidade entre o Diretor de Obras e o corpo diretivo da City of San Paulo Improvements. Exemplo mais claro dessa proximidade é apontada por Andrade<sup>245</sup>, quando a legislação é alterada para que o loteamento do Pacaembu pudesse ser viabilizado, a partir das demandas de Barry Parker.

De volta a São Paulo, Horácio Sabino, agora como procurador de Edouard Fontaine de Laveleye e, por outro lado, Sancho de Barros Pimentel

como procurador da City of San Paulo Improvements, assinaram, em 18 de janeiro de 1912, a escritura definitiva dos terrenos adquiridos meses antes.

A companhia “City of S. Paulo Improvements”, por escritura lavrada nas notas do 7.º tabellião, adquiriu do sr. Edouard Fontaine de Laveleye terrenos e bemfeitorias nos bairros de Pinheiros, Agua Branca, Lapa, Butantan, Pacaembú, Hygienopolis, Ipiranga, Villa Mariana, Moóca, varzea de Santo Amaro, ruas das Palmeiras e Traipú, avenida Brigadeiro Luiz Antonio, ruas Martinho Prado, Paim, Major Quedinho, Santo Antonio e Augusta, estrada Vergueiro, etc. O valor da transacção foi de 030.000 libras, ou de 14.003:940\$000. O imposto de transmissão, pago hontem, importou em 416:991\$014.<sup>246</sup>

Finalmente, a 13 de março de 1912, a companhia é autorizada, pelo Governo Federal, a iniciar suas operações no Brasil<sup>247</sup>. O patrimônio era inicialmente constituído por 23 lotes, mas nessa ocasião foram agregados outros, totalizando 45 lotes<sup>248</sup>, distribuídos, aproximadamente, nas 14 grandes glebas indicadas na FIGURA 5.25.<sup>249</sup>

<sup>241</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*, p. 60.

<sup>242</sup> Ibid., p. 61.

<sup>243</sup> Ibid., p. 62.

<sup>244</sup> Ibid.

<sup>245</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, 1998. Parker faz menção ao Diretor de Obras em sua correspondência com a matriz londrina, ressaltando o quanto seu auxílio é importante para a companhia.

<sup>246</sup> , *O Estado de S. Paulo*, 19.jan.1912, Notas e informações Provavelmente houve um erro de impressão e o valor correto deve ser 300.000 libras. Em valores atuais, corresponderiam a aproximadamente R\$420.118.200,00. Cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>247</sup> , *Decreto N.9439 de 13 de março de 1912, Concede autorização à City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited, para funcionar na República*, p. 3598-3607. Os valores correspondem, aproximadamente a R\$420.118.200,00 e R\$12.509.730,42, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>248</sup> Roney BACELLI, *Jardim América* A lista de lotes consta no Processo judicial de 1932, já referido, e foi incorporada em Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense Anexos*. Roney Bacelli e Maria Claudia Pereira de Souza reproduzem a lista em suas respectivas dissertações: Roney BACELLI, *Jardim América*; Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*

<sup>249</sup> O termo, aqui, é usado para designar considerável extensão de terra, aproximando-se do termo em inglês e mais próximo, portanto, do termo “gleba”, em contraposição ao significado geral, que está de acordo com “Lote”. sm. [...] 4. Porção de um terreno que foi loteado, e que constitui unidade independente. Lotear. v.td. Bras. Dividir (terreno, propriedade) em lotes. Cf. “lote”. In: Paulo GEIGER, *Minidicionário contemporâneo da língua portuguesa Caldas Aulete*, 2004, p. 500. || Segundo o Houaiss, no Brasil, “lote” significa “terreno que resulta de loteamento ou desmembramento”, enquanto “terreno” tem significado mais geral, sendo entendido como “espaço não construído de uma

Pouco mais de um mês antes, o articulista do *Jornal do Brasil* voltava a criticar a criação da City of San Paulo Improvements, confundindo, como já afirmado, duas operações diferentes que, no entanto, eram associadas. Diante do que se anunciava em Paris, afirmava:

Ou a Municipalidade paulista vendeu a cidade inteira ou os proprietários particulares fizeram tal operação, porquanto a zona que figura no plano de melhoramentos é justamente uma zona compreendida na maior parte, no centro mesmo de S. Paulo! E de que somma fabulosa não precisaram dispôr os compradores para adquirir tudo isto!<sup>250</sup>

Observe-se que o correspondente do *Jornal do Brasil* entende que a área posta objeto da operação de venda aos ingleses seria a área objeto do Plano Bouvard. Não se sabia, então, que Bouvard esperava que o seu plano funcionasse como o propulsor da valorização das terras que selecionara para si e Edouard Fontaine de Laveleye.

---

propriedade” Cf. “lote” e “terreno”, in: Antônio HOUAISS e Mauro de Salles VILLAR, *Minidicionário Houaiss da língua portuguesa*, 2009, p. 469. || Gleba. Sf. 4. Urb. Terreno não urbanizado. Cf. “gleba”. In: Paulo GEIGER, *Minidicionário contemporâneo da língua portuguesa Caldas Aulete*, p. 404. || Na documentação da City of San Paulo Improvements tais áreas serão designadas como “Lots” ou “plots”, cuja tradução para o português pode ser “terreno” ou “lote”, segundo o *WordReference. Online Language Dictionaries. WordReference*. Acesso em 29.abr.2015 e “usualmente de pequeno tamanho”, segundo o *Oxford student's dictionary of current english*, 1978, p. 489.

<sup>250</sup> *Jornal do Brasil*, 2.jan.1912, p. 4.

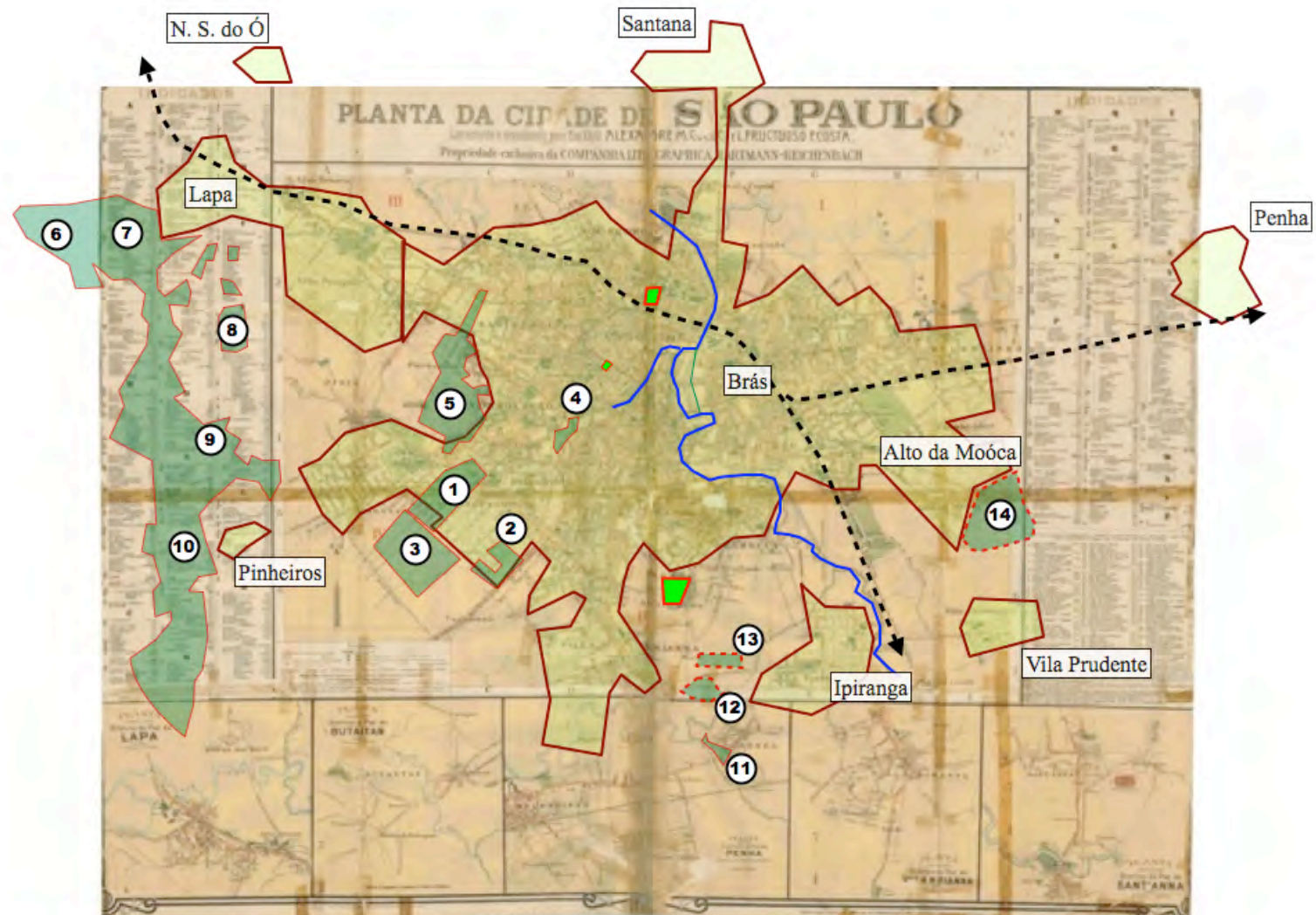


FIGURA 5.25 - Áreas adquiridas pela City of San Paulo Improvements em 1911. As áreas 12, 13 e 14 são indicações de Wolff, Souza e desta pesquisa, respectivamente. (Fonte: BACELLI, Roney, 1982; SOUZA, 1988; WOLFF, 2001) Base Planta da cidade de São Paulo preparada por Cococi e Costa, 1905 (PMSP)

Legenda

- |                                 |                  |   |  |
|---------------------------------|------------------|---|--|
| (1) Vila América                | (5) Pacaembú     | (9) Alto dos Pinheiros                      | (13) Vila Mariana III (provável localização) |
| (2) Vila Nova Tupy              | (6) Bela Aliança | (10) Butantã                                | (14) Alto da Moóca (provável localização)    |
| (3) Jardim América /Garden City | (7) Alto da Lapa | (11) Vila Mariana I                         |  |
| (4) Anhangabaú                  | (8) Vila Romana  | (12) Vila Mariana II (provável localização) |  |

## 5.2.1. A ORGANIZAÇÃO DO ESCRITÓRIO BRASILEIRO

### 5.2.1.1. PERCALÇOS INICIAIS

Criada a Companhia e seu lastro financeiro, adquirido o patrimônio fundiário e estabelecido o corpo diretor, o passo seguinte seria organizar o corpo técnico e administrativo no Brasil, bem como iniciar, o mais breve possível, o andamento dos negócios — as vendas dos imóveis criados pelo parcelamento das áreas adquiridas, a maioria delas ainda em “estado bruto”<sup>251</sup>, ou seja, chácaras ou terras de uso ainda rural ou, se não em uso, com características rurais preservadas. Assim, tais aspectos serão discutidos a seguir.

Já se afirmou aqui que entre os autores consultados, é Bacelli<sup>252</sup> que oferece o quadro mais completo acerca do início da City of San Paulo Improvements. Desde que sua pesquisa veio a público, em 1982, pouco foi incorporado sobre os primeiros anos de funcionamento da companhia. Wolff<sup>253</sup>, a partir da pesquisa de Bacelli, avança no tocante às estratégias de vendas adotadas pela companhia, porém também centrando suas considerações ao objeto de sua pesquisa, o Jardim América. Dada a natureza de sua investigação, Souza<sup>254</sup> discute mais aprofundadamente as estratégias de venda da City of San Paulo Improvements, ampliando suas considerações a outros bairros lançados na cidade de São Paulo no início da

operação da companhia na cidade de São Paulo. No entanto, ambas as autoras pouco acrescentam ao período entre 1912 e 1915, continuando a apoiar-se na pesquisa de Bacelli para o período.

Andrade<sup>255</sup>, em sua pesquisa sobre a atuação do arquiteto inglês Richard Barry Parker no Brasil, faz algumas considerações sobre os anos iniciais da City of San Paulo Improvements, chegando a tecer algumas conjecturas a respeito da autoria dos primeiros desenhos do Pacaembu, apoiando-se na pesquisa de Segawa<sup>256</sup>. É justamente sobre esse período inicial da companhia, que este capítulo procura lançar luzes, pois na história da Companhia City, como passou a ser denominada a City of San Paulo Improvements a partir de meados da década seguinte à sua fundação, existe um hiato que se refere, em termos cronológicos e em termos da produção técnica, justamente ao período entre 1912, quando foi autorizada a operar no Brasil e 1915, ano do lançamento do Jardim América. O que se sabe hoje, restringe-se ao lançamento do Pacaembu em 1913, iniciativa teria sido abandonada em virtude das dificuldades de implantação do loteamento no sítio, cuja topografia acidentada requeria um desenho de arruamento que não se coadunava com a legislação vigente.

A seguir, então, serão apresentados os argumentos que complementam a estruturação da tese que orienta a pesquisa, segundo a qual o principal objetivo de Joseph-Antoine Bouvard no Brasil é a exploração de negócios de natureza pessoal, privada, e que, para tanto, prospectou e conseguiu, em São Paulo, a contratação de um plano de

<sup>251</sup> Cf. Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*. É o termo utilizado pela autora para referir-se às glebas vendidas sem projeto de parcelamento.

<sup>252</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*

<sup>253</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

<sup>254</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*

<sup>255</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*

<sup>256</sup> Hugo M. SEGAWA, *Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século*, 1979; \_\_\_\_\_. ,1911: Bouvard en San Pablo, *Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA)*, n. 37/38, 1995

melhoramentos urbanos, que seria o vetor de sua inserção no mercado local. Não à toa, como se demonstrou há pouco, seu percurso é acompanhado pela presença do banco Crédit Foncier du Brésil, do qual era acionista e membro do Conselho Diretor.

Nesse período, segundo o que se apurou nas pesquisas precedentes, as ações iniciais da City of San Paulo Improvements resumiram-se a:

- ▶ Venda de terrenos “brutos” ou que não interessavam pela sua localização<sup>257</sup>;
- ▶ Venda de terrenos da Vila América e Vila Nova Tupy, áreas já loteadas por Horácio Sabino<sup>258</sup> mas com refação do arruamento pela equipe da City of San Paulo Improvements;
- ▶ Elaboração do projeto do Pacaembu, que não teria seguido adiante, segundo Bacelli<sup>259</sup>, Wolff<sup>260</sup> e Andrade<sup>261</sup>, pela necessidade de arruamentos em curva, algo discutido por Simoni<sup>262</sup>, que demonstrou que essa não foi a razão da não aprovação, como se comentará mais adiante. Teria pesado muito mais a quantia a ser dispendida pela Prefeitura, privilegiando interesses da City of San Paulo Improvements, cujo trâmite do

processo na Diretoria de Obras Municipais teria sido facilitado por Victor da Silva Freire.

- ▶ Elaboração do projeto do Jardim América, aberto às vendas em 1915<sup>263</sup> e tido, segundo os autores acima, como a mais importante área da companhia, recebendo, portanto, atenção especial.

No QUADRO 5.3, abaixo, apresenta-se um levantamento das cronologias apresentadas pelas pesquisas precedentes, a que se teve acesso, a saber, aquelas realizadas por Bacelli<sup>264</sup>, Souza<sup>265</sup>, Wolff<sup>266</sup> e Andrade<sup>267</sup>. Além disso, incluiu-se a cronologia oficial apresentada pela Cia. City em catálogo promocional da empresa publicado em 1980<sup>268</sup>, cujas datas constam no sítio da mesma na internet, atualizado em 2014<sup>269</sup>.

<sup>257</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*; Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*

<sup>258</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*; Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*

<sup>259</sup> Roney BACELLI, *A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940.*, 1982

<sup>260</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América : o primeiro bairro Jardim de São Paulo e sua arquitetura.*, 1998

<sup>261</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*ibid.

<sup>262</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, 2002ibid.

<sup>263</sup> Roney BACELLI, *Jardim América* autor chega a afirmar que o Jardim América foi o primeiro projeto de loteamento da City of San Paulo Improvements.

<sup>264</sup> Roney BACELLI, *A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940.*

<sup>265</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*

<sup>266</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América : o primeiro bairro Jardim de São Paulo e sua arquitetura.*

<sup>267</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*ibid.

<sup>268</sup> COMPANHIA CITY, *Catálogo promocional de vendas*

<sup>269</sup> CIA. CITY, *Cia. City, pronta para os próximos 100 anos de história.*

QUADRO 5.3 - CRONOLOGIA DOS PRIMEIROS LOTEAMENTOS DA CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS\* e \*\* e \*\*\*

1930 e depois	Mooca, Ipiranga, Vila Mariana + Vila América/Vila Nova Tupy			1935 - Butantã		
...						
1925	Pacaembu			Pacaembu	Pacaembu	
...						
1921	Alto da Lapa		Alto da Lapa	Alto da Lapa		
1920						Falecimento Bouvard →
1919						} Estadia de Barry Parker no Brasil Primeira Guerra Mundial
1918	Butantã		Butantã		Anhangabaú***	
1917					Pacaembu e Alto da Lapa-Bela Aliança	
1916					Garden-City	
1915	Jardim América	Jardim América	Jardim América	Jardim América		Crise na City Improvements →
1914					Garden-City	Saída dos técnicos franceses →
1913		Pacaembu	Pacaembu		Alto da Lapa	← Falência Banco Fontaine
1912		Mooca, Ipiranga, Vila Mariana + Vila América/Vila Nova Tupy	Mooca, Ipiranga, Vila Mariana + Vila América/Vila Nova Tupy	Mooca, Ipiranga, Vila Mariana + Vila América/Vila Nova Tupy		Problemas pessoais de Roger Bouvard ↙
1911					Pacaembu	
	<b>Cia.City (1980)*</b>	<b>Bacelli (1982)</b>	<b>Souza (1988)</b>	<b>Wolff (1998)</b>	<b>Andrade (1998)</b>	
	<b>Cronologias propostas por pesquisas anteriores, levantadas pela presente pesquisa**</b>					

\* Conforme COMPANHIA CITY, *Catálogo promocional de vendas*. As informações constam, também, no site da empresa. Ver *Cia. City, pronta para os próximos 100 anos de história*.

\*\* As datas consideradas no Quadro referem-se às datas de defesa das respectivas Teses de Doutorado ou Dissertações de Mestrado.

\*\*\* Anhangabaú, aqui, refere-se ao loteamento entre a rua Augusta e a avenida 9 de Julho, cuja rua principal é a atual rua Avanhandava.

Cotejadas todas as informações, pode-se observar o hiato referido anteriormente. Aparentemente, não houve produção significativa nos primeiros anos, logo após a organização da companhia. Ainda que Wolff<sup>270</sup> e Bacelli<sup>271</sup> concentrem sua atenção no caso do Jardim América, ambas as pesquisas abordam a criação da City of San Paulo Improvements. Esses autores afirmam que a companhia “se desfaz”<sup>272</sup> dos lotes “brutos”<sup>273</sup>. Assim, surge a questão: o que fez a City of San Paulo Improvements, detentora de mais de 30% da área da cidade, entre o momento em que é autorizada a operar no Brasil, em marco de 1912, e o lançamento do Jardim América, em 1915? Três anos parece muito tempo para a organização administrativa de uma companhia com tamanho patrimônio e considerável lastro financeiro, captado nas bolsas de Londres e Paris. A pesquisa de Andrade<sup>274</sup>, que aborda a vida e obra de Barry Parker, parece ser mais abrangente e acaba por trazer datas um tanto diversas das duas autoras e de Bacelli.

O mais interessante, no entanto, é observar que a própria Companhia City não ofereça, oficialmente, qualquer informação a respeito dos anos iniciais, anteriores à Primeira Grande Guerra. Em consultas feitas ao arquivo da companhia, não se encontrou os projetos originais dos primeiros bairros-jardim implantados em São Paulo. Como Wolff<sup>275</sup> havia comentado em sua pesquisa, em função do modo como os arquivos da Cia. City estão

organizados, contemplando sua finalidade, que é atender prioritariamente suas necessidades internas, inerentes aos “negócios imobiliários atuais da empresa”, nem sempre é possível acessar o mesmo material que porventura tenha sido citado por outro pesquisador. Para a presente pesquisa, não foi diferente, e não se conseguiu ter acesso ao material concernente às Atas das reuniões da Companhia<sup>276</sup>, o que seria de grande valia para a compreensão das ações tomadas em seguida à sua organização, em 1911.

Por outro lado, conseguiu-se acesso aos *Engineers Dept Weekly Reports* — Relatórios Semanais do Departamento de Engenharia —, preparados entre 1912 e 1923<sup>277</sup>. As informações presentes nesse volume foram esclarecedoras e, cotejadas com informações obtidas em periódicos especializados — *The Times* e *Brazilian Review* — assim como com os *Reports of Directors* expedidos em Londres, pôde-se montar um quadro mais rico do movimento da companhia nesses primeiros anos, em que transparecem as diretrizes, dificuldades e decisões tomadas pela direção.

Enquanto a autorização para início das operações da City of San Paulo Improvements no Brasil tramitava na administração federal, decidiu-se a estrutura do escritório da companhia em São Paulo. O assunto entrou em pauta na quarta reunião da Diretoria, realizada em 9 de janeiro de 1912:

Foi discutida a organização necessária para a gerencia dos negócios da Companhia em São Paulo, e ficou decidido que se **pedisse ao Sr. Mr. Bouvard que, se possível, viesse a Londres, com seu filho**, afim de conferenciar com o Sr. Vigers antes da próxima reunião da Directoria.<sup>278</sup>

270 Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

271 Roney BACELLI, *Jardim América*

272 Ibid., p. 34.

273 V. Nota nº 251

274 Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*

275 Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

276 Citadas em \_\_\_\_\_, *Jardim América : o primeiro bairro Jardim de São Paulo e sua arquitetura*. e Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*ibid.

277 CIA. CITY, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*, 1923

278 Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, p. 222. — Documento anexo nº 21 — grifo nosso. . Nessa reunião, estavam presentes Lord Balfour of Burleigh, Gerard Smith,

Nessa mesma reunião, foram escolhidos os desenhos e orçamentos apresentados por Bradbury Wilkinson & Co. Ltd. para os títulos da Companhia [FIGURA 5.26]



FIGURA 5.26 - Debênture da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. [s.d.] (Fonte: www.numistoria.com)

Ao que tudo indica, na reunião seguinte, ocorrida no dia 23 de janeiro, decidiu-se a organização da gerência brasileira: enquanto Roger Bouvard, filho de Joseph-Antoine Bouvard, se responsabilizaria pela parte técnica, o engenheiro francês Louis Vergé teria sob o seu controle as ações administrativas. Ambos deveriam se transferir para São Paulo, acompanhados de suas respectivas famílias. A contratação de Vergé, firmada entre ele e Edouard Fontaine de Laveleye, em 23 de janeiro<sup>279</sup>, foi aprovada pela Diretoria em reunião de 6 de fevereiro<sup>280</sup>.

Segundo tal contrato, Vergé dirigiria “os negócios da Companhia no Brasil por um período de dois anos [...] exercendo os poderes que lhe serão outorgados periodicamente pelos administradores da Companhia”, baseados

em Londres. Seus poderes, no entanto, eram estritamente delimitados pelo “Board”, na medida que não lhe era

permitido vender propriedade alguma da Companhia, cujo valor seja ou exceda de 5.000 libras esterlinas, nem tampouco vender terreno algum da Companhia a preço inferior àquelle estipulado na relação anexa, sem que para isso lhe seja conferida autorização do Conselho Administrativo da Companhia.<sup>281</sup>

Igualmente, Vergé não poderia “celebrar, em nome da Companhia, contracto algum que envolva ou possa envolver um encargo de mais de 2.500 libras esterlinas”<sup>282</sup>, sem que Londres o autorizasse. Para o desempenho de seu cargo, seu salário anual foi estipulado em 75.000 francos, pagos “mensalmente em moeda brasileira, ao cambio do dia”<sup>283</sup>. Deveria ainda, fazer “duas viagens à Europa, demorando-se um mez em Paris e Londres, afim de dar conta da sua gestão ao Conselho Administrativo da Companhia e receber do mesmo instrucções para o prosseguimento dos negócios”. O contrato foi assinado por Laveleye e Bouvard<sup>284</sup> e trazia em anexo a lista das 46 propriedades adquiridas em São Paulo e seus respectivos preços, por metro quadrado e “para o lote inteiro”, muito provavelmente para balizar a atuação de Vergé.

Segundo Bacelli<sup>285</sup>, Vergé veio ao Brasil em seguida à sua contratação, acompanhado de Roger Bouvard<sup>286</sup>. O autor afirma que notou

<sup>281</sup> Ibid., p. 229. — Documento anexo nº 24. O valor corresponderia a 75:000\$000. Em valores atuais, perto de R\$2.250.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>282</sup> O valor corresponderia a 37:500\$000. Em valores atuais, perto de R\$1.125.000,00, cf. Ibid.

<sup>283</sup> O valor corresponderia a 45:000\$000. Em valores atuais, perto de R\$1.350.000,00, cf. Ibid.

<sup>284</sup> \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*, p. 230-231. — Documento anexo nº 24

<sup>285</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*

<sup>286</sup> Segundo Bacelli, “a 24 de janeiro é nomeado o Sr. Louis Vergé como primeiro diretor da Companhia no Brasil, sendo acompanhado nessa viagem pelo Sr. Roger Bouvard”. Em

Leslie Vigers, Ralph Peto, H. E. Cradock, Edouard Fontaine de Laveleye e Herbert Guedalla.

<sup>279</sup> Ibid., p. 229-232. — Documento anexo nº 24

<sup>280</sup> Ibid., p. 225. — Documento anexo nº 22



durante o ano de 1912 a existência de duas diretorias agindo concomitantemente em relação aos terrenos adquiridos em São Paulo. No início, em Paris, os Bouvard gerenciavam o futuro tanto do estudo urbano como dos negócios, e a sua presença é solicitada na Inglaterra para conferenciar e relatar a respeito dos mesmos<sup>287</sup>.

Na conta corrente mantida pela City of San Paulo Improvements no Banco Fontaine, consta o reembolso feito a Roger Bouvard, em 26 de março, relativo às “despesas de sua viagem ao Brasil”<sup>288</sup>, no valor de 20.000 francos, o que pode ter levado Bacelli a pensar que Roger Bouvard tenha se transferido ao Brasil imediatamente após a reunião de 23 de janeiro, tendo sido reembolsado em seguida.

Bacelli afirma que Roger Bouvard teria retornado a Paris nesse mesmo ano e, a partir da capital francesa, passou a gerenciar o departamento técnico da City of San Paulo Improvements. Vergé ficou “encarregado então de proceder o levantamento topográfico das propriedades adquiridas e dar início ao processo de venda”<sup>289</sup>. Ainda segundo Bacelli,

Vergé transmite vários relatórios a Paris, a respeito da situação dos terrenos mas estes não chegam a Londres. Em junho de 1912 é enviada uma carta do então presidente da Companhia Sr. Herbert Guedalla, a Fontaine na qual critica o diretor de São Paulo pela falta de comunicação e de qualquer medida por este tomada, e contrapondo esta ineficiência com o relatório de Mr. Douglas Gurd, onde já se vislumbra toda uma série de

desenvolvimentos paralelos, como construção de estrada de ferro, desenvolvimento de grandes glebas aliado a um cálculo de retorno financeiro que já deveria estar ocorrendo.<sup>290</sup>

Supõe-se, a partir da documentação anexa ao Processo de Reintegração de Posse movido por Amalia Keating em 1932<sup>291</sup>, que houve um desentendimento entre as partes francesa e inglesa devido à “ineficiência” do gerente, Vergé. No entanto, acessadas outras fontes, o cenário ganhou novos contornos que liberam o engenheiro Vergé de eventualmente ser apontado como um profissional indolente e faltoso com seus deveres.

No volume preparado por Plínio Barreto<sup>292</sup>, então advogado da City of San Paulo Improvements, certa documentação é apresentada para a elaboração da defesa da companhia, ré no processo. Em virtude disso, apresenta-se incompleta e somente pode dar uma ideia parcial a respeito do que deve de fato ter ocorrido no primeiro semestre de 1912, ou seja, nos primeiros meses de funcionamento da City of San Paulo Improvements. Para a complementação das informações seria necessário acessar os originais das Atas de Reunião da Diretoria, tanto brasileira como inglesas e francesas, o que se provou impossível até o momento. É possível, entretanto, observar que enquanto Guedalla cobra de Laveleye uma posição quanto ao silêncio da filial brasileira<sup>293</sup>, Vergé e Laveleye trocam informações sobre o

nota, o autor afirma que “Roger Bouvard retornará a Paris no ano de 1912 e permanecerá como diretor técnico da Companhia”. In: *ibid.*, p. 32.

<sup>287</sup> Aparentemente, falta um “ponto final” para separar as sentenças. O autor refere-se aos documentos anexos nos. 73 e 98 do Processo de Reintegração de Posse, Cartório do 1º Ofício, São Paulo, 22 de outubro de 1932. Esta pesquisa não obteve acesso ao citado material.

<sup>288</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*, p. 409. — Documento anexo: City of San Paulo Improvements and Freehold Land company, Ltd.: conta corrente encerrada em 30 de junho de 1912, com o Banco Fontaine & Cia. O valor corresponderia a 12:000\$000. Em valores atuais, perto de R\$360.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>289</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 33.

<sup>290</sup> *Ibid.* O autor refere-se ao Documento nº 70, anexado ao citado Processo de Reintegração de Posse. A carta de Guedalla é datada de 27 de junho de 1912.

<sup>291</sup> Trata-se do processo descrito em Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*

<sup>292</sup> *Ibid.*

<sup>293</sup> “Quero referir-me principalmente ao extraordinário estado em que as cousas se encontram. Temos em Londres o nosso escriptorio central e uma Directoria e enviamos para S. Paulo, sob recomendação de V. S., um cavalheiro, com Contracto, para encarregar-se da gerencia local dos negocios. Esse cavalheiro, entretanto, não se dignou ainda a communicar-se, de maneira alguma, com o escriptorio de Londres e nem ao menos sabermos o endereço de escriptorio em S. Paulo, nem tão pouco temos noticias de quaesquer medidas que alintenham sido por elle tomadas quanto á organização, etc.

levantamento dos terrenos adquiridos<sup>294</sup>. Contudo, como é notável o contraste entre o tom assumido nas correspondências trocadas entre Herbert Guedalla e Edouard Fontaine de Laveleye e entre este e Louis Vergé, procurou-se por outras fontes que pudessem lançar luz sobre a questão.

Assim, em consulta aos jornais, apurou-se um fato de ordem particular que pode ter causado séria interferência nos negócios entre franceses e ingleses e, portanto, no início dos negócios da City of San Paulo Improvements de forma geral.

Em 18 de abril de 1912, *O Estado de São Paulo* publicava, na seção “Notícias do Porto”, a lista de “passageiros entrados” no dia anterior. Entre os “vindos pelo vapor inglês «Avon», procedente de Southampton e escalas” figuravam “Roger Bouvard e família”<sup>295</sup>. Supõe-se que tenham partido de Paris ao fim de março, o que significa que Roger Bouvard recebeu o reembolso do Banco Fontaine como adiantamento da viagem. Pouco antes, na França, o *Le Figaro*, em sua edição de 2 de abril, noticiou a viagem de Mme. Roger Bouvard ao Brasil em sua festiva coluna “Avis Mondains”: “Mme. Roger Bouvard, à São Paulo.”<sup>296</sup>

Mas nem tudo eram flores e ocorreu o inesperado: provavelmente viajando a contragosto, Mme. Roger Bouvard deve ter-se chocado com o que avistou na chegada ao porto de Santos e negou-se a continuar a viagem e rumar a São Paulo, impondo ao marido o imediato regresso da família. Pois, dezenove dias depois, em 5 de maio, o *Le Figaro* noticiava seu retorno à Cidade-Luz, na mesma festiva coluna, no subtítulo “Arrivées a Paris”<sup>297</sup>.

Imagine-se que não foi possível a Roger Bouvard explicar aos sócios ingleses que sua mulher recusara-se a desembarcar em Santos, assim como não era possível deixá-la voltar sozinha. Daí o silêncio de Vergé para com Guedalla, pois provavelmente o gerente estava tão atônito quanto seus pares em Paris e não sabia o que fazer, como iniciar os negócios. Enquanto Mme. “Bouvard Filho” chegava à capital francesa, uma nota na imprensa da capital brasileira procurava disfarçar o mal estar:

O Diretor da City of San Paulo Improvements Company [Louis Vergé] encontra-se no momento na capital do Estado, **enquanto que o Dr. Bouvard Filho chegará em breve** com os planos para os melhoramentos e embelezamento da cidade. A parte técnica das obras já está sendo organizada nos escritórios da companhia em São Paulo.<sup>298</sup>

Roger Bouvard nunca voltou ao Brasil e passou a dirigir os trabalhos a partir de Paris<sup>299</sup>. Essa situação teve desdobramentos importantes: a

[...] não sei como comunicar-me com o proprio escriptorio da Companhia, no Brasil, ou a quem enviar instrucções.” In: *ibid.*, p. 295-296. — Documento anexo nº 70. Carta de Herbert Guedalla a Edouard Fontaine de Laveleye, datada de 28.jun.1912.

<sup>294</sup> “Recebemos sua carta de 2 de junho, com a qual V.S. nos envia o seu Relatório Nº 9. Tomamos boa nota dos telegrammas trocados entre V. S. e o Sr. Quelleneq. Approvamos, inteiramente, a ideia de V.S. submeter a esse Sr. as plantas do lote 9/17, antes de nol-as enviar, o que julgamos não retardará a sua remessa senão por alguns dias. [...] Estamos providenciando para estabelecer um credito rotativo (revolving credit) de 75.000 francos, afim de que V. S. não se veja retardado nos seus trabalhos, isto é, assim que termine o credito de V.S. junto ao Banco Hypothecario, elle se renovará automaticamente para uma nova importancia de Frs. 75.000.” In: *ibid.* — Documento anexo nº 75. Carta de Edouard Fontaine de Laveleye a Louis Vergé, datada de 27.jun.1912.

<sup>295</sup> Polícia do porto, *O Estado de S. Paulo*, 18.abr.1912, Geral, p. 8.

<sup>296</sup> A l'Étranger, *Le Figaro*, 2.abr.1912, Avis Mondains. Déplacements et villégiatures des abonnés du Figaro, p. 7.

<sup>297</sup> Arrivées a Paris, *Le Figaro*, 5.mai.1912, Avis Mondains. Déplacements et villégiatures des abonnés du Figaro, p. 5.

<sup>298</sup> Tradução livre da autora. No original: “The Director of the City of São Paulo Improvements Company is now in the capital of the State, while Dr. Bouvard Filho will be arriving shortly with the plans for the improvement and beautification of the city. The technical part of the work is already being put in hand at the offices of the company in São Paulo.” In: *The Brazilian Review*, 7.mai.1912, p. 518. — grifo nosso.

<sup>299</sup> “Os escriptorios da Companhia em Paris já se acham completamente organizados a rue de Chateaudun 39-bis, tendo o Conselho Administrativo deliberado que: Os Snrs. J. Bouvard, Vice-Presidente, fique encarregado em Paris da parte techica e administrativa da nossa Sociedade; H. GUEDALLA, da parte administrativa e financeira em Londres; Ed. FONTAINE DE LAVELEYE, da parte administrativa e financeira em Paris; Roger

contratação de dois profissionais para serem enviados a São Paulo, Émile Rouch e Pierre Troy, a demissão de Vergé, substituído por Douglas Gurd, provavelmente por pressão do próprio Gurd e de Herbert Guedalla e, talvez, o encerramento da conta corrente mantida pelos ingleses no Banco Fontaine, de propriedade de Laveleye, em provável represália ao aparente descaso com que ignorou as solicitações de Guedalla para que intercedesse junto a Vergé:

A menos que tal estado de cousas seja imediatamente modificado, fazendo-se com que o Snr. Vergé se capacite da sua posição ou caso a isso elle se recuse, despedindo-o e encarregando-se outra pessoa que o faça, acho que os Directores inglezes deverão realmente reconsiderar a propria situação, pois que, de accordo com as Leis Inglezas, cabem aos Directores grandes responsabilidades e, nas actuaes circunstancias, não poderão os mesmos cumprir devidamente as suas obrigações, quer para com os portadores de Debentures, quer para com os Accionistas. Devo ainda frisar que, na minha opinião, essa politica de indolencia ("laissez-faire") está custando, á Companhia, aproximadamente £-100.000 e deve, portanto, cessar imediatamente.<sup>300</sup>

Discordando de Bacelli, esta pesquisa crê que na organização da companhia, apesar do capital ser maciçamente inglês, parece ter havido uma “divisão de tarefas” desde o início, ficando a administração propriamente dita a cargo dos ingleses e a direção técnica a cargo dos franceses, o que parece ser comprovado por missiva de Edouard Fontaine de Laveleye a Louis Vergé<sup>301</sup>.

A situação, relativamente aos problemas de comunicação entre São Paulo e Londres deve ter perdurado, porque somente em dezembro é

formalizada orientação para que toda correspondência partida de São Paulo seja dirigida a Londres com duplicatas para Paris, conforme se observa em carta de Laveleye ao secretario da diretoria inglesa, Mr. Carter:

De conformidade com o que ficou combinado na nossa última reunião, em Londres, afim de concentrar todo o serviço de correspondência trocada entre o Escritorio de S. Paulo e a Administração da Companhia, não mais nos corresponderemos directamente de Pariz com S. Paulo.<sup>302</sup>

Caso o escritório técnico parisiense tivesse quaisquer observações a fazer, estas seriam endereçadas a Londres antes de serem enviadas a S. Paulo.

Enquanto isso, a chegada da City of San Paulo Improvements já havia impactado o mercado imobiliário paulistano. Um anúncio, publicado em junho, logo após o retorno de Roger Bouvard a Paris, dá a dimensão da importância que imediatamente a companhia passou a ter:

Vendem-se terrenos em lotes.

A Villa Cerqueira Cesar, situada **entre o Pacaembu’, na Avenida Municipal e a Villa America, na Avenida Dr. Rebouças, propriedades estas pertencentes á City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited**, é hoje o terreno de maior e mais rapido progresso desta capital, pois está situado no extremo do Hygienopolis, para onde a cidade rica avança espontaneamente, além disso opera-se á construcção, alli, e nas immediações de diversas linhas ferreas. Já está muito povoada, mais ainda tem belíssimos terrenos. Tem bondes, agua, gas, etc. Trata-se, á rua Floriano Peixoto n. 8-A de meio-dia ás tres horas, e á tarde, na ruas Santo Antonio n. 42.<sup>303</sup>

BOUVARD, Director tecnico, centraliza o serviço de direção da parte tecnica em Paris; CROIZÉ DE POURCELET foi nomeado Secretario da Directoria em Paris.” In: \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*, p. 303. — Documento anexo nº 74. Carta de Edouard Fontaine de Laveleye a Louis Vergé, datada de 27.jun.1912.

<sup>300</sup> In: *ibid.*, p. 295-296. — Documento anexo nº 70. Carta de Herbert Guedalla a Edouard Fontaine de Laveleye, datada de 28.jun.1912.

<sup>301</sup> In: *ibid.*, p. 303. — Documento anexo nº 74

<sup>302</sup> *ibid.*, p. 299. — Documento anexo nº 72. Carta de Edouard Fontaine de Laveleye a H. E. Carter, datada de 14.dez.1912 e também assinada por Joseph-Antoine Bouvard.

<sup>303</sup> TERRENOS. Villa Cerqueira Cesar, *O Estado de S. Paulo*, 12.jun.1912, p. 9. — grifo nosso.

A partir do exposto, esta pesquisa oferece interpretação diversa daquela defendida por alguns pesquisadores, de que houve um plano de ação que previa primeiramente a venda de alguns lotes e terrenos de pequena dimensão ou que tinham sido identificados como não prioritários para a companhia. Ao que parece, em virtude desse início atribulado, era o que se podia fazer, enquanto o levantamento das glebas adquiridas ainda estava por ser iniciado. Sem a presença de um diretor técnico em São Paulo, era natural, portanto, que os terrenos loteados por Horácio Sabino na Vila América, ao longo da rua Bela Cintra, por exemplo, fossem postos à venda. Havia a necessidade de assegurar certa visibilidade sem, no entanto, haver a possibilidade de se empreender ações mais efetivas, o que foi mais tarde registrado na Ata da Primeira Reunião Ordinária, em meados de 1913, na qual Lord Balfour afirma:

No período analisado foi necessário realizar cuidadoso levantamento das várias propriedades e no meu entender essa ação está finalizada e a companhia agora está pronta, já que o maior trabalho será brevemente finalizado. Devido à conclusão dessa tarefa, julgou-se desaconselhável promover as vendas ou anúncios da propriedade de forma extensiva.<sup>304</sup>

Um outro mal estar diz respeito à demora havida para realização do levantamento planialtimétrico exato dos terrenos adquiridos. Desde que se organizou a companhia, em fins de 1911, esperava-se que fossem enviadas a Paris “as plantas exactas de cada lote de terreno” negociado<sup>305</sup>. Apesar do

tom cordial com que Edouard Fontaine de Laveleye se dirige a Louis Vergé, nota-se a urgência em obter os levantamentos, tanto para o desenvolvimento dos trabalhos do escritório parisiense quanto paulista, pois havia se passado três meses desde a autorização federal e pouco havia sido feito.

Quanto às plantas de todos os nossos terrenos, compreendemos perfeitamente quanto ellas lhe fazem falta para habital-o [sic, habilita-lo] a proceder ao estudo da divisão em lotes desses terrenos, sendo que, por este mesmo correio, estamos escrevendo ao Snr. Sabino, pedindo-lhe que se entenda com V. S. e com o Snr. Pimentel, no sentido de conseguir essas plantas dos tabelliães municipaes, **si é que elle mesmo não as possue (?)**. Juntamos a esta copia da nossa carta ao Snr. Sabino No caso, porem, de, apesar de todas as suas reclamações e providencias neste sentido, não ser possivel a V.S. conseguir as referidas plantas com urgência, **seja porque as mesmas não existam realmente, seja porque não lh'as queiram entregar (!)**, deverá V.S. sem demora, providenciar para que seja feito o serviço de levantamento de todos os nossos terrenos, afim de estabelecerem-se as respectivas plantas.<sup>306</sup>

Na referida correspondência a Horacio Sabino, Laveleye cobra o agora sócio, lembrando-o de acordo anteriormente firmado.

Nosso Director, Snr. Vergé, reclama com toda a urgência as plantas de todos os terrenos que nos foram vendidos e que deveriam ter sido juntadas aos títulos de propriedade. Durante sua estada em Paris, **V.S. prometeu-nos fazer o necessario para a remessa dessas plantas e nós nos permittimos insistir novamente junto a V. S. para que essa remessa seja feita sem demora**. Pedimos-lhe, portanto, entender-se com o Snr.

<sup>304</sup> Tradução livre da autora. No original: “During the period under review it has been necessary to very carefully \596\ survey the various properties, and I understand that this [ac]tion has now been effected and the company is now ready, as large work will now shortly be completed. Pending the completion of this task, it has been deemed inadvisable to push sales to any great extent or to advertise the property extensively.” In: San Paulo Improvements, *The Brazilian Review*, 10.jun.1913, Company meetings, p. 595-596.

<sup>305</sup> “Estamos esperando com toda necessidade e urgencia as plantas exactas de cada lote

de terreno da companhia que voce prometeu que receberiamos em novembro stop precisa curvas de nivelamento estejam indicadas nas plantas = Bouvard Fontaine” In: \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*, p. 259. — Documento anexo nº 35

<sup>306</sup> *Ibid.*, p. 305-306. — Documento anexo nº 75. Carta de Edouard Fontaine de Laveleye a Louis Vergé, datada de 27.jun.1912.

Barros Pimentel e com o nosso Director Snr. Vergé, afim de obter essas plantas dos tabelliães publicos.<sup>307</sup>

Presume-se que tais documentos não existiam e que não houve uma ação coordenada para providenciar tal material até que a dificuldade proporcionada por Mme. Roger Bouvard fosse contornada, com a contratação de Rouch e Troy, cujo desembarque no Brasil deve ter ocorrido em meados de setembro de 1912<sup>308</sup>. Assim, a estruturação do escritório brasileiro demorou a se efetivar. No *Report of Directors* relativo ao ano de 1912, os percalços iniciais foram minimizados:

A organização do negócio foi estabelecida **satisfatoriamente** e o desenvolvimento das várias propriedades prossegue rapidamente. Os diretores foram avisados por Mr. Gurd que a avaliação original de Mr. Bouvard, de £4,756,887 está mantida, já que o preço da terra na cidade de São Paulo tem subido durante o período em retrospectiva.<sup>309</sup>

A participação de Edouard Fontaine de Laveleye na City of San Paulo Improvements não foi longa. Pesou para seu afastamento a maneira como encaminhava a direção francesa da companhia. Na documentação anexada ao Processo de Reintegração de Posse de 1932<sup>310</sup>, há menções a um desacordo relativamente à sua cota de participação na sociedade. Suas argumentações quanto a uma diferença a seu favor eram vistas com muita

desconfiança pelos ingleses. O fato é que, além do encerramento da conta corrente mantida no Banco Fontaine, resolveu-se, a certa altura, extinguir tal pendência, mesmo que trouxesse alguma inconveniência para os acionistas. Segundo consta nos relatórios da matriz inglesa, Laveleye, ou seja,

o vendedor, quando recebeu seus Debentures como parte do pagamento pela propriedade, estava sob a impressão de que os seis por cento de interesses [lucros projetados] deveriam ser pagos livres de impostos, ainda que isso não tenha sido originalmente contemplado pela companhia e, de modo a arranjar as coisas em bases amigáveis, foi feito um compromisso no qual o vendedor desistiu de um valor de aproximadamente £60.000 em favor da companhia e outros pequenos ajustes.<sup>311</sup>

Ao que parece, desde fins de 1912 havia tratativas para sanar essa questão<sup>312</sup>, que se estenderam até 1915, quando, em apuros financeiros por conta da falência de seu banco, Laveleye roga a Guedalla que “procure fazer com que a City of San Paulo Co. Ltd. reconsidere este assumpto”, acrescentando que não via “qualquer razão pela qual eu não possa confiar em que V. S. encare amistosamente esta questão, em meu favor”<sup>313</sup>. Considerando-se a documentação anexa ao Processo de 1932 e principalmente o documento intitulado *Statement regarding the proposed*

<sup>307</sup> Ibid., p. 313. — Documento anexo nº 80. Carta de Edouard Fontaine de Laveleye a Horacio Sabino, datada de 27.jun.1912 e assinada também por Joseph-Antoine Bouvard.

<sup>308</sup> “Confirmamos que os Snrs. Rouch e Troy estão definitivamente contractados [...] e só embarcarão em Marselha a 20 de Agosto.” In: *ibid.*, p. 309-310. — Documento anexo nº 78. Carta de Edouard Fontaine de Laveleye a Louis Vergé datada de 24.jul.1912.

<sup>309</sup> Tradução livre da autora. No original: “The organisation of the business has been satisfactorily established and the development of the various properties is proceeding rapidly. The directors are advised by Mr. Curd [sic, Gurd] that Mr. Bouvard's original valuation of £4,756,887 is well maintained, as the price of land generally in the city of São Paulo has risen during the period under review.” In: *The Brazilian Review*, 10.jun.1913, p. 595-596. — grifo nosso. O valor corresponderia a 71.353:305\$000. Em valores atuais, perto de R\$2.140.599.150,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>310</sup> \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*

<sup>311</sup> “I do not know that any other item in the accounts call for special comment, except that I might explain a little more particularly the last figure of £12,004. This amount has been received by the company from the vendor, who has been undertaken to pay this amount for each of five years, in consideration of the company paying the First Mortgage Debenture interest always free of income-tax in each year. The vendor, when he received his Debentures in part payment for the property, was under the impression that the 6 per cent interest would be free of income-tax, although this had not been originally contemplated by the company, and , in order to arrange matters on an amicable basis, a compormise was effected wherby the vendor surrendered an amount of about £60,000 to the company and gave further consideration in other small matters, with which I need not trouble you.” In: City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company (Limited), *The Times*, 17.mai.1913, Company meetings, p. 19.

<sup>312</sup> \_\_\_\_\_, *Uma temerária aventura forense*, p. 297. — Documento anexo nº 71, de 8.nov.1912.

<sup>313</sup> *Ibid.*, p. 301-302. — Documento anexo nº 73, de 19.fev.1915.

*resolutions*<sup>314</sup>, aparentemente Edouard Fontaine de Laveleye deixa a City of San Paulo Improvements no segundo semestre de 1915, provavelmente ao fim do processo de liquidação do Banco Fontaine. Esse documento registra as discussões em torno dos problemas financeiros decorrentes “do advento da guerra”, em que “as condições dos negócios foram de mal a pior”<sup>315</sup>, afetando as vendas de terrenos em São Paulo e as possibilidades de honrar devidamente os compromissos assumidos com os portadores de debêntures, tanto europeus quanto brasileiros. A situação tornou-se quase insustentável pela desastrosa intervenção de Laveleye, que emitiu papéis em Paris, sem consultar Londres, oferecendo rendimentos incompatíveis com a política da companhia:

Deve-se lembrar que quando foi editado o prospecto inglês, oferecendo £800.000 em debêntures, não se sugeria que os lucros fossem pagos livres de impostos; o Vendedor [Laveleye], entretanto, emitiu um prospecto em Paris o qual não foi submetido à Companhia, e do qual se inferia que os lucros seriam pagos livres de impostos.<sup>316</sup>

Tal situação levou ao pagamento aos portadores dos debêntures, de um montante superior ao programado e a companhia teve de arcar com os impostos, agravando ainda mais a delicada situação que se encontrava, de modo que chegou-se a cogitar “a indicação de um Liquidante e o encerramento da Companhia”<sup>317</sup>, inclusive. Mas Lord Balfour, após enviar

Herbert Guedalla a Paris para avaliar a situação “in situ”, insistiu para que se honrassem os pagamentos aos acionistas franceses e se liquidasse em definitivo as pendências da companhia com Laveleye. Não há uma afirmativa textual na documentação consultada, mas é evidente que o sócio belga lucrava pessoalmente com a situação que criara, já que era ele mesmo um dos maiores proprietários de debêntures na França<sup>318</sup>.

O comportamento pouco ético de Edouard Fontaine de Laveleye, assim como o episódio inusitado proporcionado por Mme. Roger Bouvard, pode ter definido o futuro dos sócios franceses no negócio, na medida em que se nota, em todas as correspondências e relatórios, maior empenho e envolvimento por parte dos ingleses. O desligamento de Laveleye, que estava à frente do escritório francês, a idade avançada de Joseph-Antoine Bouvard, e o aparente desinteresse de seu filho Roger, evidenciam o paulatino distanciamento dos franceses ao longo do período inicial da companhia, entre 1912 e a conflagração da Primeira Guerra, o que pode ter levado os ingleses a procurar a colaboração de Raymond Unwin e, após este ter-se engajado no esforço de guerra, de Barry Parker.

#### 5.2.1.2. O ESCRITÓRIO BRASILEIRO SOB A DIREÇÃO DE ÉMILE ROUCH

Como afirmado, a dupla de técnicos franceses chega ao Brasil por volta de meados de setembro de 1912. O exame do *Engineers Dept. Weekly Reports*<sup>319</sup> deixa claro que Rouch é o chefe da equipe técnica de São Paulo,

<sup>314</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of 1914]*, 1915

<sup>315</sup> Tradução livre da autora. No original: “With the advent of war the condition of affairs went from bad to worse.” In: *ibid.*, p. 2.

<sup>316</sup> Tradução livre da autora. No original: “It would be remembered that when the English prospectus offering £800,000 of bonds was issued it was not suggested that interest should be paid free of income tax; the Vendor [Laveleye], however, issued a prospectus in Paris which was not brought to the notice of the Company, and from which it was inferred that the interest payable was free of income tax.” In: *ibid.*, p. 4.

<sup>317</sup> Tradução livre da autora. No original: “To appoint a Receiver and liquidate the

Company.” In: *ibid.*, p. 2.

<sup>318</sup> *Ibid.*

<sup>319</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*, 1923

assumindo a responsabilidade da produção dessa equipe perante as diretorias inglesa e francesa, bem como às autoridades municipais locais.

Antes de sua chegada, a única ação referente a atividades projetuais de que se encontrou registro foi a alusão a uma visita de Louis Vergé ao Secretário da Fazenda, n' *O Estado de S. Paulo*:

Estiveram hontem na Secretaria da Fazenda, onde foram cumprimentar o dr. Joaquim Miguel de Siqueira, titular daquela pasta, os srs. Louis Vergé, director da Société Générale Immobiliere et d'Embellissement de la Ville de S. Paulo, e Eduard Suellenec [sic], engenheiro da mesma sociedade.

Nessa ocasião os visitantes mostraram ao titular da pasta da Fazenda a planta geral dos grandes melhoramentos que a sociedade vae realizar na vasta area de terrenos de sua propriedade no Pacaembú.<sup>320</sup>

Ao que tudo indica, logo após se instalar em São Paulo, Rouch passa a produzir intensamente, dedicando-se ao projeto do Pacaembu, como se verá mais adiante.

Pierre Troy era seu subordinado. Nos relatórios produzidos semanalmente a partir de dezembro de 1912, transparece ser responsável, principalmente, pelos levantamentos planialtimétricos das propriedades adquiridas pelo grupo e da elaboração das plantas cadastrais<sup>321</sup>. É quase certo que a documentação que Laveleye tanto cobrou de Sabino não existia e precisou de fato ser providenciada pelo escritório local. Mesmo que existisse, era necessário verificar se as áreas dos terrenos correspondiam ao que os títulos de propriedade indicavam. Essa operação é confirmada em Ata de Reunião Ordinária da companhia de 1913, na qual Lord Balfour se dirige

aos acionistas, explicando que “a refação do levantamento das propriedades da companhia envolveu mais trabalho do que o que foi anunciado e nosso pessoal local ocupou-se disso durante todo o ano.”<sup>322</sup> De fato, do corpo técnico auxiliar, o mais antigo registro que se encontrou foi a contratação de Francisco Leitão, como ajudante de agrimensor, em 21 de maio de 1912<sup>323</sup>, embora não conste, no *Livro nº1 de Registro de Empregados*<sup>324</sup> menção à contratação de um agrimensor.

Foi sob a direção de Rouch, portanto, que a equipe ganhou corpo e que os primeiros projetos foram desenvolvidos, a saber, as primeiras versões do Pacaembu, do Alto da Lapa e da Garden City, à essa altura ainda chamada de Villa América, e do Butantã. Os três primeiros projetos são os desenhos que Segawa<sup>325</sup>, Wolff<sup>326</sup> e Andrade<sup>327</sup> cogitam ser de autoria de Joseph-Antoine Bouvard. Do que se apurou, para o caso do Pacaembu, houve um primeiro desenho, aquele incluído no *Relatório de 1911...*<sup>328</sup>, elaborado por Bouvard e apresentado por Vergé ao Secretário estadual da

<sup>320</sup> Estiveram hontem na Secretaria da Fazenda..., *Correio Paulistano*, 27.jun.1912, Notas, p. 1.

<sup>321</sup> \_\_\_\_\_, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

<sup>322</sup> Tradução livre da autora. No original: “The re-survey of the company’s property has involved a greater amout of work than was ever anticipated and has occupied our local staff gor the whole of the year.” In: *Porceedings* 7.mai.1914

<sup>323</sup> *Livro nº1 de Registro dos empregados da firma City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.*, [s.d.]Leitão trabalhou na City of San Paulo Improvements por pelo menos 40 anos, pois em 1950 consta no referido Livro que foi transferido para a Companhia City Paulista de Terrenos e Melhoramentos, a nova denominação da companhia, em provável ajuste à legislação brasileira. O Livro data de 1937 e é o primeiro registro organizado dos empregados da City of San Paulo Improvements, em função, supõe-se, de nova legislação trabalhista implementada no governo Getúlio Vargas.

<sup>324</sup> Ibid.

<sup>325</sup> Hugo M. SEGAWA, *Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século*

<sup>326</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

<sup>327</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*

<sup>328</sup> V. Capítulo 3. SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

Fazenda<sup>329</sup>. Esse desenho foi depois aprimorado em Paris e, ao que parece, também aqui, pelo próprio Rouch, visando adequá-lo às restrições da legislação paulistana de então. Para os demais projetos, supõe-se que estudos preliminares tenham sido remetidos de Paris e que, uma vez recebidos, tenham igualmente sido objeto de adequações à legislação vigente por parte de Rouch, sempre assessorado pelo então Diretor de Obras, Victor da Silva Freire, o que será discutido mais à frente.

Além dos dois técnicos franceses, outro profissional foi importante para o desenvolvimento dos trabalhos, nesse primeiro período de funcionamento da City of San Paulo Improvements. Trata-se do engenheiro canadense Carl Alexander Oelsner. Inicialmente pensava-se que Oelsner seria um técnico inglês de confiança de Herbert Guedalla, enviado por este a São Paulo, em função dos problemas de comunicação com o escritório local. Contudo, apurou-se história bem diversa. Oelsner, engenheiro, havia vindo ao Brasil em 1912 como Chief Executive da empresa American Westrumite Asphalt Co., a convite dos “engenheiros” Ataliba Valle, Fonseca Rodrigues e Ramos de Azevedo, para executar amostras de um novo tipo de calçamento em ruas de Santos [FIGURA 5.27] e São Paulo<sup>330</sup>.

Oelsner acabou se estabelecendo na capital paulista e chegou a se naturalizar brasileiro, em 1923<sup>331</sup>. Depois de deixar a companhia, passou a trabalhar com Jorge Macedo Vieira, que lá conhecera, desenvolvendo trabalhos da mesma natureza daqueles realizados na City of San Paulo Improvements, como, por exemplo, a planta de Campinas<sup>332</sup>.



FIGURA 5.27 - O engenheiro Alex. Oelsner. Ilustração do artigo escrito para a Revista de Engenharia. Oelsner posa para a foto em rua de Santos que recebeu o calçamento Westrumite. Fonte: Revista de Engenharia, 1912. Foto da autora, 2015.

Certamente o domínio da língua inglesa foi um fator relevante para ser contratado pela City of San Paulo Improvements, passando a fazer parte do quadro técnico a partir de 1º de dezembro de 1912, como engenheiro assistente de Emile Rouch<sup>333</sup>. Desde essa data, até desligar-se da companhia, Oelsner registrou semanalmente o desenvolvimento dos projetos e o cotidiano do escritório técnico. Graças a esses registros<sup>334</sup>, que foram cotejados com outras fontes, foi possível reconstituir com bastante precisão o histórico do desenvolvimento dos primeiros projetos da companhia. E também quando começam a chegar os desenhos de Londres, elaborados por Raymond Unwin.

Outro profissional estrangeiro estabelecido em São Paulo antes do surgimento da City of San Paulo Improvements foi o também engenheiro William Baillie Fraser Williamson. Não se sabe ao certo sua nacionalidade ou quando passou a trabalhar na companhia, mas sabe-se que em 1910 Williamson trabalhava no Escritório Técnico Samuel das Neves, sendo o

<sup>329</sup> *Correio Paulistano*, 27.jun.1912, p. 1.

<sup>330</sup> A. C. OELSNER, Revestimento asphaltico "Westrumite", *Revista de Engenharia* 1, n. 12, 1912, p. 355.

<sup>331</sup> Notas, *Correio Paulistano*, 11.jul.1923, Notas, p. 5.

<sup>332</sup> Planta da cidade, *Correio Paulistano*, 9.nov.1927, Notícias do Interior, p. 13; Pedro Francisco ROSSETTO, Reconstituição do traçado da "estrada dos Goiases" no trecho da

atual mancha urbana de Campinas, *Anais do Museu Paulista* 14, n. 2, 2006

<sup>333</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

<sup>334</sup> *Ibid.*



responsável pelos levantamentos cadastrais da área central da cidade, assim como foi ele o encarregado de executar a maquete do Plano do Governo para os Melhoramentos de São Paulo, no ano seguinte, conforme já se comentou no Capítulo 3. Depois de decidida a construção dos blocos Prates, Williamson representa o escritório de Neves para os trâmites de aprovação desse projeto junto à Diretoria de Obras Municipais.

Mais tarde, Williamson é quem se responsabiliza pelos trâmites do projeto da Garden-City junto à Prefeitura e, portanto, trabalha para a equipe encarregada de desenvolver os projetos de Bouvard para a City. Uma hipótese para a sua transferência para a City of San Paulo Improvements é que, em função de seu desempenho no escritório de Samuel das Neves, e do fato de dominar o inglês e o português, tenha sido indicado por Neves a Bouvard — ou a Louis Vergé — para assumir a responsabilidade pelo acompanhamento dos trâmites dos projetos da companhia junto à Prefeitura e outros órgãos públicos. Neste caso, pode ter sido o pessoal de Neves a dar, primeiramente, o suporte logístico para a nascente companhia, enquanto a equipe de profissionais desta última ainda estava sendo organizada.

Anos depois, em 1921, quando a companhia está totalmente sob direção inglesa, Williamson, ocupando o cargo de engenheiro-chefe, chegou a possuir procuração da gerência brasileira para tratar dos negócios da companhia, em substituição a Douglas Gurd.<sup>335</sup>

Quanto a Andrew Douglas Gurd<sup>336</sup>, sabe-se que substituiu Louis Vergé na gerência da City of San Paulo Improvements em São Paulo, embora não se tenha conseguido uma data precisa para o evento. Adota-se,

<sup>335</sup> O nome completo de Williamson consta em publicação no *Correio Paulistano*: Cf. Junta commercial. Sessão de 3 de janeiro de 1921, *Correio Paulistano*, 6.jan.1921, Comercio e Industria, p. 7.

<sup>336</sup> O nome completo consta em publicação no *Correio Paulistano*: Cf. *Ibid.*

provisoriamente, a data aproximada estipulada por Bacelli, ou seja, após 1913<sup>337</sup>, pois há menção a seu nome como representante da companhia no Brasil<sup>338</sup>. Passa, então, a supervisionar o trabalho de Oelsner e Dodd.

Este último, George Saville Dodd [FIGURA 5.28], ao que tudo indica, ingressou na City of San Paulo Improvements, em 2 de junho de 1913, como engenheiro chefe<sup>339</sup>, contratado pela diretoria de Londres, talvez em resposta aos esforços de Gurd para organizar o escritório brasileiro o quanto antes.

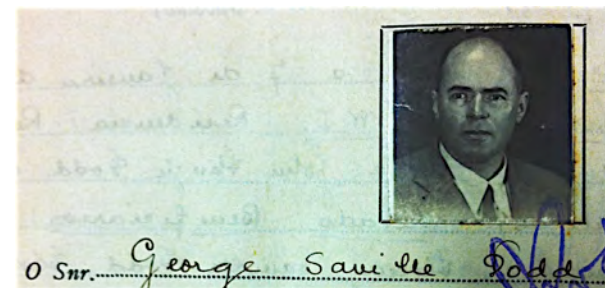


FIGURA 5.28 - Detalhe do registro de George Saville Dodd no Livro nº1 de Registro dos empregados da firma City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. Arquivo Companhia City. Foto da autora, 2011

Cidadão inglês, nascido em 1890 e natural de Kingston, na Jamaica, transfere-se para o Brasil e aqui se estabelece em definitivo, trabalhando por muitos anos na companhia. Vivenciou as duas importantes fases do início da City of San Paulo Improvements, quando os projetos eram orientados a

<sup>337</sup> “Após 1913 Mr. Gurd se encarregará da direção da Companhia em São Paulo determinando os rumos a serem trilhados quanto à forma de urbanização e comercialização do patrimônio da City no Brasil [Nota 30: “P.J. São Paulo, 1932, Doc. Nº 70, pp.1162-1171. Essa assertiva é baseada na constatação de que todos os mapas e relatórios concernentes a este assunto são elaborados ou endereçados a Mr. Douglas Gurd”. In: Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 33.

<sup>338</sup> “We will communicate to Mr. Gurd that you have been good enough to pass this resolution of thanks to all those who represent us out there in Brazil...” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]*, 1914, p. 4.

<sup>339</sup> *Livro nº1 de Registro dos empregados da firma City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.*,

partir de Paris e, em seguida à contratação de Barry Parker, o auxilia entre 1917 e 1919. Depois da partida de Parker, Dodd torna-se o principal projetista dos bairros-jardim da companhia.

Finalmente, entre o corpo técnico inicial, deve-se ainda destacar a presença de Hugo Maroni, autor, como Wolff já indicara, da “dita primeira casa do Jardim América”, cujo projeto, segundo a autora, data de dezembro de 1915<sup>340</sup>. No *Engineers Dept. Weekly Reports* Oelsner anota que Hugo Maroni estava, na semana entre 20 e 25 de dezembro de 1915, ocupado com “projetos arquitetônicos [da] Garden City”<sup>341</sup>, o que pode demonstrar que a primeira casa do Jardim América foi construída por iniciativa de um proprietário, porém com a substancial ajuda da companhia, o que é confirmado pelo *Report of The Directors* relativo a esse ano, quando o quadro da crise econômica brasileira foi agravado pela Primeira Guerra:

As coisas têm andado muito vagarosamente no Brasil e a recuperação natural que aguardávamos foi adiada pelos eventos na Europa e a situação monetária mundial. Durante os doze meses em discussão [nesta reunião], como eu havia lhes indicado em minha fala de Março, temos adotado a política de receber de volta terrenos vendidos a prestações, cujos compradores não foram capazes de honrar sua dívida. Adotamos por princípio tratar essas pessoas de uma maneira generosa e, pelo que pude perceber, essa política não nos prejudicará no futuro.<sup>342</sup>

<sup>340</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 168 e 278.

<sup>341</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923, 20th 25th December*

<sup>342</sup> Tradução livre da autora. No original: “Things have been moving very slowly in Brazil, and the natural recovery which we were entitled to expect has been retarded by the events in Europe and the general monetary position in the world. During the twelve months under review, as I indicated in my speech to you in March, we have pursued the policy of taking back land, which had been sold on the instalment system, where the tenants were unable to complete the instalments. We have adopted the principle of treating \2\ these people in a generous manner and, from what I can gather, this policy will do us no harm in the future.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the fourth ordinary general meeting [1915]*, 1916, p. 1-2.

### 5.2.1.3. ROUCH E TROY DEIXAM O BRASIL

Às vésperas da Primeira Guerra, Rouch e Troy embarcam de volta à França, a 23 de junho de 1914.

SANTOS, 23 - A bordo do “Gelria” seguiram hoje para Pariz os srs. drs. Edgard Troy, Pierre Troy e Emile Rouch, engenheiros da “City of San Paulo Improvements Co.”, que chegaram pelo trem da manhã acompanhados pelos srs. dr. F. Souza, M. Jourdain, Milton Piraw e Robert Grumhery, que após o bota-fora daquelles viajantes regressaram para ahi. Antes, porém, daquelles engenheiros seguirem para bordo, offereceram na “Rôtisserie Sportsman” delicado almoço aos amigos que dahi vieram.<sup>343</sup>

A principio, pensou-se que ambos teriam sido demitidos, em função dos desentendimentos entre os sócios ingleses e franceses, o que teria causado a saída definitiva de Edouard Fontaine de Laveleye e Joseph-Antoine Bouvard nesse período, configurando o afastamento definitivo dos sócios franceses. No entanto, a partir do que se apurou nos *Report of The Directors*<sup>344</sup>, ficou claro que somente Laveleye afastou-se e Bouvard continuou participando da companhia até seu falecimento em 1920, sempre como vice-presidente, sendo reeleito várias vezes.

A partir disso, pensou-se que a dupla teria voltado à França por conta da deflagração da guerra, mas a declaração de guerra da Alemanha à França só ocorreu dois meses após, em agosto seguinte. Uma terceira hipótese parece mais razoável. Talvez, a exemplo do que ocorrera com Louis Vergé, a dupla Rouch e Troy tenha sido contratada por um período

<sup>343</sup> Para a Europa, *O Estado de S. Paulo*, 24.jun.1914, Notícias do interior e do litoral do Estado, p. 4.

<sup>344</sup> \_\_\_\_\_, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of 1914]*; \_\_\_\_\_, *Proceedings at the fourth ordinary general meeting [1915]*

determinado, de dois anos. E, em função dos desentendimentos ao nível da diretoria e à iminência da eclosão da guerra, não tenha havido interesse de ambas as partes pela renovação do contrato. Se examinado o *Engineers Dept. Weekly Reports*<sup>345</sup> no período imediatamente anterior à saída dos franceses, pode-se observar que não há menção a desentendimentos ou situações de crise e os franceses continuam trabalhando normalmente. No final de maio, Hugo Maroni trabalha no cálculo e desenho do levantamento altimétrico realizado por Troy, na Bella Aliança<sup>346</sup>. Na semana seguinte, Oelsner calcula as “coordenadas do levantamento de Mr. Troy em Pinheiros”<sup>347</sup>. Na semana do embarque dos franceses, Oelsner passa meio dia com Troy, na Lapa, “assumindo seu trabalho” e, no escritório, examina “desenhos e memorandos de Mr. Rouch.”<sup>348</sup> Mesmo depois, a equipe continua trabalhando com o material produzido por ambos e só haverá menção a alterações quando surge a ideia da Garden City, em 1915.

---

<sup>345</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

<sup>346</sup> *Ibid.*, 17th - 24th May.

<sup>347</sup> *Ibid.*, 25th - 31st May.

<sup>348</sup> *Ibid.*, 14th - 21st June.

## 5.3. OS PRIMEIROS PROJETOS DA CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS

### 5.3.1. PRIMEIRAS AÇÕES

Antes de comentar sobre os primeiros projetos elaborados e implantados pela City of San Paulo Improvements sob direção de Joseph-Antoine Bouvard, convém comentar, rapidamente, sobre as ações preliminares empreendidas pela companhia em São Paulo.

A partir do que foi levantado em arquivos, jornais, periódicos e em projetos, foi possível verificar alguns procedimentos preliminares que podem ser tomados como diretrizes da atuação da City of San Paulo Improvements em São Paulo naquele período.

A companhia, tendo começado a operar oficialmente no Brasil a partir da autorização federal expedida em 3 de março de 1912, pelo decreto nº 9439<sup>349</sup> e, em seguida, tendo superado os percalços iniciais e organizada a equipe técnica básica, tomou providências em direções diversas, para garantir o andamento dos negócios. Não bastava somente possuir os terrenos e não se tratava também de fazer um estoque de terras e aguardar o crescimento da cidade para ir, acompanhando o fluxo do mercado, promovendo as vendas. Tratava-se, sobretudo, de um empreendimento que deveria oferecer retorno imediato e constante, pois havia que se remunerar os compradores das debêntures emitidas em fins de 1911. Portanto, era preciso “fazer funcionar” todo um plano de negócios, que baseava-se em

uma perspectiva de vendas estimada por Joseph-Antoine Bouvard e anunciada aos ingleses na citada carta de novembro de 1911<sup>350</sup>, como já se viu.

Segundo Souza, o processo de loteamento e venda dos terrenos “não foi imediato”, tendo sido realizado segundo “um planejamento de longo prazo, ocorrendo de forma gradativa ao longo do tempo e de acordo com duas linhas básicas”<sup>351</sup>. Essas linhas seriam, segundo a autora, a “venda em bloco, ou sem a realização de alterações na forma de parcelamento e arruamento” e, por outro lado, a oferta de “loteamentos desenvolvidos segundo padrões criados pela Companhia.”<sup>352</sup>. Isso não necessariamente significa que houvesse a opção pela venda dos terrenos adquiridos nos quadrantes Leste e Sul da cidade e, muito menos, que o modelo de implantação das novas áreas a lotear — o que mais tarde passou a ser reconhecido do público em geral como “padrão City” — já estivesse maturado e pronto para ser implementado.

A autora repercute as afirmações de Bacelli, para quem “a preocupação primeira” da companhia “concentra-se na estruturação dos bairros-modelo”<sup>353</sup>. Para o autor, houve uma divisão prévia dos loteamentos em função da localização das glebas:

assim os bairros do Jardim America, Pacaembu e Anhangabaú são considerados de primeira classe, e dirigidos a uma parcela da população de alto poder aquisitivo; o Alto da Lapa, Bela Aliança e Alto dos Pinheiros destinam-se à classe média; já a Vila Romana e o Butantã seriam bairros operários.<sup>354</sup>

<sup>350</sup> V. Nota 228

<sup>351</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*, p. 65.

<sup>352</sup> Ibid.

<sup>353</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 35.

<sup>354</sup> Ibid.

<sup>349</sup> Decreto N.9439 de 13 de março de 1912, *Concede autorização à City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited, para funcionar na República*

Para essa afirmação, Bacelli apoia-se no *Resumo estatístico de Obras e Serviços Públicos feitos pela Companhia City*, datado de 6 de abril de 1937<sup>355</sup>. Este é um ponto em que a presente pesquisa oferece interpretação diversa à noção comumente aceita de que o Jardim América seria a área mais nobre e valorizada do patrimônio adquirido pela City of San Paulo Improvements em 1911. Ao contrário, o que se constatou da análise da documentação a que se teve acesso e o que se espera demonstrar é que o Pacaembu era considerado “o principal distrito residencial de alta classe pertencente à companhia”<sup>356</sup>, e sobre o qual deveriam se voltar todas as atenções e esforços da companhia.

Assim, há motivos para se propor uma revisão quanto à ideia de que a companhia teria decidido “desfazer-se”<sup>357</sup> de terrenos outros, que não estivessem localizados a Oeste da cidade [FIGURA 5.25]. Para tanto, seria eficaz o levantamento do histórico das glebas citadas por Bacelli — “Vila Mariana, Ibirapuera, Moóca, Vila Leopoldina, Ipiranga e mesmo Vila América e Vila Nova Tupy”<sup>358</sup> — o que não é escopo desta pesquisa. Essa assertiva baseia-se no cuidado observado relativamente ao levantamento cadastral dos 46 terrenos originalmente arrolados no termo de constituição da companhia. Corrobora tal assertiva a fala de Lord Balfour aos acionistas, em meados de 1914, na qual ele informa que estudava-se, a partir de janeiro daquele ano, a “possibilidade da venda de algumas grandes glebas para propósitos especiais”<sup>359</sup>.

Tal cuidado fez parte do conjunto de procedimentos a que se referiu há pouco e que serão discutidos em seguida. Alguns desses procedimentos foram mantidos por considerável tempo e outros foram extintos à medida que a companhia se consolidava no mercado paulistano. São eles: o levantamento do patrimônio adquirido; as vendas à varejo; a manutenção de bom relacionamento com a administração pública e o bloqueio de iniciativas semelhantes por parte de terceiros.

### 5.3.1.1. LEVANTAMENTO DO PATRIMÔNIO ADQUIRIDO

Apurou-se, nos *Engineers Dept Weekly Reports*<sup>360</sup>, que mesmo as áreas que não foram objeto de tratamento, isto é, não receberam “alterações na forma de parcelamento e arruamento”<sup>361</sup> foram, conjuntamente com as demais, objeto de novo levantamento, visando apurar eventuais desvios ou incompatibilidades entre os terrenos e suas escrituras porque, como já se disse, tal documentação não existia no momento da sua aquisição. Assim é que se pode encontrar, nos relatórios semanais preparados pelo engenheiro Oelsner, anotações relativas a acertos ou eventuais litígios existentes quanto à demarcação dos terrenos, como a seguinte: “Implantação final do Alto da Mooca limite vizinho nos é favorável”<sup>362</sup>. Essa é uma anotação feita no final de 1915, e, portanto, esta pesquisa entende que a companhia não se desfez rapidamente desses terrenos, isto é, não foram simplesmente repassados

<sup>355</sup> Reproduzido em Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City - Anexo 3*

<sup>356</sup> Tradução livre da autora. No original: “...and this is the principal high-class residential district belonging to this Company.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]*, p. 2.

<sup>357</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 34.

<sup>358</sup> Ibid.

<sup>359</sup> Tradução livre da autora. No original: “This is apart from the possibility of selling any

large blocks for special purposes,...” In: Harold E. CARTER, *Report of the directors [1913]*, 1914, p. 2.

<sup>360</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

<sup>361</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*, p. 65.

<sup>362</sup> Tradução livre da autora. No original: “Alto da Mooca final settlement in our favour of limit with neighbor.” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923, 20th-25 December 1915*

adiante mas, ao contrário, houve um alto investimento da parte da companhia na execução desses levantamentos. Isso se deve à preocupação, sempre presente, pela manutenção do valor das glebas e ao controle estrito das propriedades da companhia no Brasil. A título de exemplo, veja-se o levantamento do “Lote 30”, localizados em Vila Mariana, na FIGURA 5.29. O desenho refere-se à levantamento realizado em julho de 1914, mas no ano seguinte ainda há divergências quanto à área do “Lote”, cujas “plantas e cálculos de áreas referentes à retificação de limites” estavam sendo preparados “para serem remetidos à Inglaterra”<sup>363</sup>

As plantas poderiam ser arquivadas, para controle das vendas, assim como remetidas à Inglaterra, onde o patrimônio imobiliário localizado no Brasil concretizava-se aos olhos dos sócios-acionistas em Londres. Como se comentou anteriormente, as Atas das Reuniões Ordinárias registram que tal tarefa demandou um ano inteiro de trabalho da equipe paulista ou seja, todo o ano de 1913 foi dedicado principalmente aos levantamentos das propriedades.

Na árdua tarefa de levantamento, estaqueamento e demarcação<sup>364</sup> do patrimônio da City of San Paulo Improvements, envolveram-se Rouch, Troy, Oelsner, Dodd e muitos outros, conforme relata o *Engineers Dept Weekly Reports*<sup>365</sup>. A FIGURA 5.30 mostra os levantamentos realizados até 1915, que dizem respeito às áreas adquiridas em 1911 e uma outra, adquirida em

seguida, que foram, todas, levantadas e confrontadas com as respectivas escrituras.



FIGURA 5.29 - Lot 30 in Villa Marianna. Escala 1:1000. Surveyed and triangulated in July 1914. Area= 60723.50 m<sup>2</sup>. O Engenheiro Chefe: [a] Oelsner. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiano. Acervo Museu Paulista da Universidade de São Paulo. Coleção João Baptista de Campos Aguirra.

<sup>363</sup> Tradução livre da autora. No original: “Plans and calculations of areas re rectification of limit of lot 30 to be sent to England”. In: *ibid.*, 4th October - 9th October 1915

<sup>364</sup> Oelsner relata que muitas vezes percorria grandes distâncias a pé, visitando, num mesmo dia, a Moóca e o Alto da Lapa. Chegou a solicitar um cavalo à companhia, para dar conta de percorrer as vastas áreas enlameadas da várzea do rio Pinheiros. Reclamava também da temporada de chuvas que impedia a continuidade dos trabalhos “Heavy rains did heavy damages to our work in progress”. In: *ibid.*, 22nd-27th November 1915

<sup>365</sup> *Ibid.*

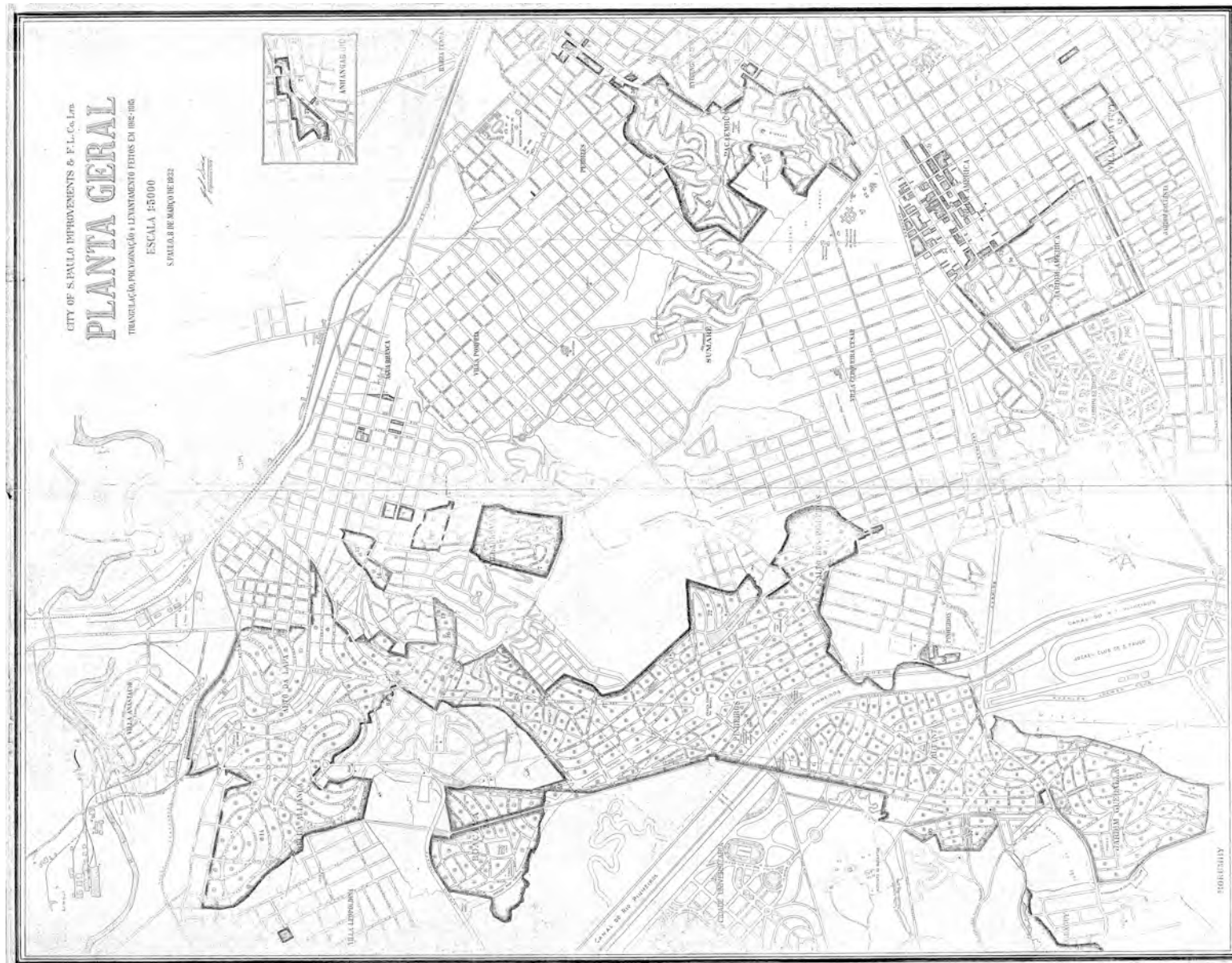


FIGURA 5.30 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, polygonação e levantamentos feitos em 1912-1915. Escala 1: 5.000. São Paulo, 8 de março de 1932. [ass] G S. Dodd, Engenheiroi chefe. Cópia xerográfica. Acervo Biblioteca FAUUSP.

Essa última área foi adquirida ainda em 1912 por razões estratégicas, a fim de se preservar o valor de lotes contíguos, segundo relatado na Ata da Primeira Reunião Ordinária, realizada em 1913.

... desde a aquisição original, nós adquirimos um pequeno lote por £500. Posso afirmar que nossa política futura será adquirir, de tempos em tempos, qualquer extensão de terra que nos pareça necessária para valorizar e auxiliar no desenvolvimento de nosso presente patrimônio.<sup>366</sup>

Note-se, entretanto, que na FIGURA 5.30 estão apenas apresentadas as áreas da porção Oeste da cidade. As propriedades situadas em outros quadrantes não estão presentes, embora se saiba, pelos relatórios elaborados por Oelsner<sup>367</sup> e pelas Atas das Reuniões Ordinárias, que foram também objeto de levantamentos, avaliações e vendas, como se viu no exemplo acima.

Convém observar que o mapa foi elaborado em 1932, quando o “padrão City” já havia sido amplamente reconhecido e se imposto como referência de qualidade, aliás, perceptível nesse mesmo mapa, que apresenta outras áreas da cidade loteadas em conformidade com tal padrão, como o Sumaré e o Jardim Europa. O que se defende é que, até 1917, quando da chegada de Barry Parker, ainda que houvesse um plano de longo prazo quanto ao aproveitamento dos terrenos, não havia a decisão de se dispor daqueles que se localizassem fora do quadrante Oeste da cidade.

<sup>366</sup> Tradução livre da autora. No original: “...we have purchased a small piece since the original acquisition, for £500. I may say that it will be our policy in future to acquire from time to time any piece of land which we think necessary to enhance the value and assist the development of our present holding”. In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]*, 1913, p. 2.. Não há, entretanto, indicação de qual seria essa área. O valor corresponderia a 7:500\$000. Em valores atuais, perto de R\$225.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>367</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

De qualquer, forma, essa iniciativa tinha sua razão principal, ao que parece, no controle do patrimônio adquirido e, como afirmado há pouco, na manutenção do valor do mesmo. Além disso, suspeitava-se que haveria uma diferença a favor da companhia, que foi anunciada por Lord Balfour, em Londres, aos portadores de debêntures:

Estou feliz de poder dizer-lhes que fomos informados que esse trabalho [a refação do levantamento] está prestes a ser finalizado e o resultado parece dizer que, enquanto a área total é ligeiramente inferior ao que as primeiras estimativas que nos chegaram, o valor total, com base no quadro de preços original, é maior em cerca de £130,000. Estou certo de que ficaremos todos bastante satisfeitos se esse resultado for mantido quando o levantamento de todas as propriedades estiver completo.<sup>368</sup>

De fato, as previsões se confirmaram e a refação do levantamento cadastral dos 47 lotes revelou que houve ganhos já na transferência de domínio dos antigos proprietários para a City of San Paulo Improvements, pois

os resultados da refação do levantamento das propriedades pelos engenheiros da Companhia mostrou que enquanto a área total é ligeiramente menor, havia um excedente de área nas terras mais valiosas, as quais, com base nas avaliações originais dos terrenos, mostrou um ganho para a Companhia de £104,000.<sup>369</sup>

<sup>368</sup> Tradução livre da autora. No original: “I am glad to be able to say that we have been informed that this work is now drawing to completion and the result would seem to be that, whereas the total area is very slightly less than the first estimates put before us, the value taken, on the basis of the original schedule price of the various properties, is larger by about £130,000. I am sure that we shall all be very satisfied if this result can be maintained when the re-survey of all the properties is completed.” In: Harold E. CARTER, *Report of the directors [1913]*, p. 2. O valor corresponderia a 1.950:000\$000. Em valores atuais, perto de R\$58.500.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>369</sup> Tradução livre da autora. No original: “The results of a re-survey of the properties by the Company’s engineers showed that whereas a slightly less total area was found, there was an excess of area in the more valuable lands which, on the basis of the original valuations of the lots showed a gain to the Company of £104,000.” In: \_\_\_\_\_, *Report of the directors [1913]*, p. 2. O valor corresponderia a 1.560:000\$000. Em valores atuais,



### 5.3.1.2. VENDAS À VAREJO

Os terrenos de menor porte, como aqueles originalmente pertencentes a Horácio Sabino e Cincinato Braga, respectivamente Vila América [FIGURA 5.31] e Vila Nova Tupy [FIGURA 5.32], além de vários outros, distribuídos por diversos bairros, que na sua maioria constituíam-se de lotes isolados, foram também — e ao contrário do que se imaginava — objeto de levantamentos, pois como afirmado, era necessário verificar minuciosamente as áreas informadas pelas escrituras.

Além disso, ao que parece, ao se iniciar o processo de levantamento, alguns limites foram contestados pelos vizinhos. Embora não houvesse grandes melhoramentos a realizar, pois o arruamento já havia sido decidido pelos proprietários anteriores, que formularam um sistema de ruas que simplesmente dava “sequência ao preexistente desenho urbano em tabuleiro de xadrez”<sup>370</sup> — tardou-se a efetivar um fluxo de vendas mais constante justamente pelas operações descritas acima. Parece razoável, então, supor que a companhia, necessitando fazer caixa, ingressar no mercado imobiliário paulistano e tornar-se conhecida, passou a realizar negócios de compra, venda e aluguel de imóveis, operação nomeada nesta pesquisa como “vendas a varejo”.



FIGURA 5.31 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, poligonização e levantamentos feitos em 1912-1915. Escala 1: 5.000. São Paulo, 8 de março de 1932. [ass] G S. Dodd, Engenheiro chefe. Detalhe mostrando os lotes de Vila América. Cópia xerográfica. Acervo Biblioteca FAUUSP.



FIGURA 5.32 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, poligonização e levantamentos feitos em 1912-1915. Escala 1: 5.000. São Paulo, 8 de março de 1932. [ass] G S. Dodd, Engenheiro chefe. Detalhe mostrando os lotes de Vila Nova Tupy. Cópia xerográfica. Acervo Biblioteca FAUUSP.

Por outro lado, essa opção pode indicar certa atitude pouco perspicaz por parte dos franceses — em especial, do gerente Louis Vergé, que aparentemente não compreendeu o vulto da operação concebida por Laveleye e Bouvard, tratando a companhia como uma imobiliária comum. [FIGURAS 5.33 e 5.34].

perto de R\$46.800.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

<sup>370</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 77-78.



FIGURA 5.33 - Anúncio da City of San Paulo Improvements oferecendo terrenos nos três primeiros loteamentos da companhia, em 1913, ao lado de ofertas de pouco valor agregado, como venda de camas e serviços de mecânica. O Pirralho, 25.jan.1913. Acervo Arquivo Público do Estado de S. Paulo. (CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD., "Pacaembu" "Villa América" "Lapa", 1913)



FIGURA 5.34 - Anúncio da City of San Paulo Improvements oferecendo terrenos e imóveis para venda e locação, em vários bairros de São Paulo, ao lado de anúncios classificados gerais, de pouco valor agregado. O Estado de S. Paulo, 7.jan.1913. (Propriedades...)

Em geral se atribui a mudança de orientação da companhia quanto ao modelo de vendas à intervenção de Barry Parker. Mas mesmo antes, em 1913, para o lançamento do Pacaembú, observa-se já um tratamento um tanto diferenciado para essa grande gleba considerada a principal área do patrimônio da City of San Paulo Improvements, sendo instituído até um concurso para a escolha dos nomes de suas ruas<sup>371</sup>. [FIGURAS 5.35 a 5.40].

Na edição do dia 7 de janeiro de 1913, são publicados dois tipos de anúncios da companhia, configurando a divisão da ação de vendas em duas vertentes distintas. A FIGURA 5.34 mostra um anúncio de venda “à varejo”, na seção de classificados e a FIGURA 5.38 mostra o anúncio do Pacaembu, em página inteira, voltado a uma clientela mais sofisticada.



FIGURA 5.35 - O Estado de S. Paulo, 29.dez.1912



FIGURA 5.36 - O Estado de S. Paulo, 2.jan.1913

371 2:000\$000 em premios aos que propuzerem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú, O Estado de S. Paulo, 7.jan.1913



FIGURA 5.37 - O Estado de S. Paulo, 6.jan.1913



FIGURA 5.38 - O Estado de S. Paulo, 7.jan.1913



FIGURA 5.39 - O Estado de S. Paulo, 15.jan.1913



FIGURA 5.40 - O Estado de S. Paulo, 7.fev.1913

FIGURAS 5.35 à 5.40 - Anúncios do lançamento do Pacaembu no *O Estado de S. Paulo*, em janeiro de 1913. Foi utilizada a estratégia de uma chamada enigmática no primeiro anúncio, seguida de anúncios de página inteira e da chamada para o concurso. Observar que a partir do anúncio da FIGURA 5.37 é inserido um logo para a City of San Paulo Improvements. *O Estado de S. Paulo*, janeiro de 1913, várias edições.

Anteriormente à formação da City of San Paulo Improvements, Sabino adotava, como estratégia de promoção de seus terrenos, a venda a prestações. Tal estratégia é confirmada por seus descendentes, que afirmam que ele teria sido “o precursor da venda de terrenos a prestações”<sup>372</sup> em São Paulo. Esse sistema foi adotado pela City of San Paulo Improvements e, “implantado em grande escala, associado a fornecimento de empréstimos para construções, seria parte da estratégia de sucesso da estrutura comercial futura” da companhia<sup>373</sup>. Na Ata da Segunda Reunião Geral Ordinária, referente ao ano de 1913, há referências ao sistema, como recurso para sustentar as vendas e enfrentar o período de depressão econômica.<sup>374</sup>

### 5.3.1.3. PROXIMIDADE COM A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E BLOQUEIO DE POTENCIAIS CONCORRENTES

Uma outra diretriz presente desde o início da operação da companhia diz respeito a seu relacionamento com os agentes da administração pública, um aspecto que já havia sido observado por Bacelli, que afirma que “a Companhia sempre tomou a devida cautela em não entrar em atritos com a Municipalidade, evitando ao máximo qualquer ação judicial que as envolvesse”. Assim como Bacelli, Souza também observa essa proximidade e afirma que “desde o início da atuação da companhia, as relações com o poder público são muito intensas”<sup>375</sup>.

<sup>372</sup> Carolina ANDRADE, et al., *Horácio Sabino: urbanização e histórias de São Paulo*, p. 100.  
<sup>373</sup> Silvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 78.  
<sup>374</sup> “We are now selling lands on the instalment system, and Mr. Gurd estimates that the sales for this year should amount to about £15,000.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]*, p. 2.  
<sup>375</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*, p. 87.

Essa proximidade se estende igualmente à esfera estadual, conforme o que se apurou das Atas das Reuniões Ordinárias a que se teve acesso. São várias as passagens, nos documentos da City of San Paulo Improvements, em que esse aspecto é abordado. Já se comentou, por exemplo, sobre a iniciativa de elaborar o projeto arquitetônico de casas em tempos de crise, em 1915. Outros exemplos dizem respeito à intenções de trocas futuras, como se depreende da seguinte passagem:

As relações de nossa Companhia com o Estado e a Municipalidade são de caráter os mais cordiais e a Companhia combinou em ceder ao Estado o terreno requerido para a construção de um reservatório de água na Lapa. Acreditamos que em retorno a Companhia será brindada com condições favoráveis para o suprimento de água nesse e em outros distritos.<sup>376</sup>

Outras vezes, eram solicitações, seguidas de negociações, visando a interferência da municipalidade para obter vantagens para as áreas pertencentes à companhia, ainda que não houvesse indicada, explicitamente, alguma troca:

As autoridades municipais tem recebido de modo simpático as várias solicitações da Companhia, e estão em curso negociações para a extensão de linhas de bondes e para a possível construção de um ramal ferroviário, que devem promover a valorização das nossas propriedades.<sup>377</sup>

<sup>376</sup> Tradução livre da autora. No original: “The relations of our Company with the State and Municipality are of the most cordial character and the Company has arranged to cede to the State the land required for the construction of a reservoir at Lapa. We believe in return for this the Company will be accorded favourable conditions for its water supply in that and other districts.” In: Harold E. CARTER, *Report of the directors [1913]*, p. 2.

<sup>377</sup> Tradução livre da autora. No original: “The authorities of the Municipality had given a sympathetic reception to the Company’s various claims, and active negotiations were in progress for extension of tram-lines and the possible building of a railway branch, which should have greatly improved the Company’s property.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of 1914]*, p. 2.

Quando a crise se instalou na companhia em função das dificuldades impostas pela Primeira Guerra e cogitou-se a liquidação da mesma, um dos argumentos utilizados pelos partidários da manutenção dos negócios era a boa relação com as autoridades municipais, de quem “a Companhia tem recebido o melhor tratamento”. No julgamento desses diretores, a parceria com municipalidade paulistana tinha muito valor, de modo que contavam com seu auxílio para o futuro:

E é bem possível que se as coisas melhorarem, tal assistência converta-se em uma ajuda de cunho mais material. Parece mais sábio ter esses amigos que, julgando de modo mais realista, dedicam-se com muito afincamento aos nossos interesses<sup>378</sup>

Essa proximidade repercutiu em ações, por parte da municipalidade que já em 1912 visavam beneficiar e valorizar as propriedades da City of San Paulo Improvements. Caso exemplar foi a abertura do belvedere da rua Rio de Janeiro [FIGURA 5.41], com direito a desapropriações e rápida aprovação na Câmara, enquanto algumas das ações necessárias para a implementação do Plano Bouvard ainda continuavam em discussão. A área do belvedere não fazia parte das propriedades da City of San Paulo Improvements e a ideia de sua implantação será discutida mais à frente.

Essa postura da companhia liga-se intimamente a outra diretriz, o bloqueio, com o auxílio dos agentes da administração pública, de eventuais iniciativas que pudessem competir com a companhia ou dificultar sua ação. Como exemplo, cita-se o caso de um empreendedor que solicita autorização à prefeitura para abrir arruamento na região do Pacaembu, e que

<sup>378</sup> Tradução livre da autora. No original: “The Company has received the most sympathetic treatment at the hands of the Municipal Authorities, and is quite possible that if times had been better such assistance would have taken a more material form. It appeared far wiser to keep these friends who would, with a true appreciation of the position, work all the harder in our interests.” In: *ibid.*, p. 3.

aparentemente teve seu pedido negado, pois não se encontrou mais notícia a respeito:

Remetteram-se à Prefeitura as indicações e requerimentos apresentados em sessão de hontem:

[...]

Os papeis relativos à proposta do dr. Francisco de Salles Camargo, para abertura de ruas no Pacaembu, nos termos do parecer da Comissão de Obras, de 20 do corrente.<sup>379</sup>

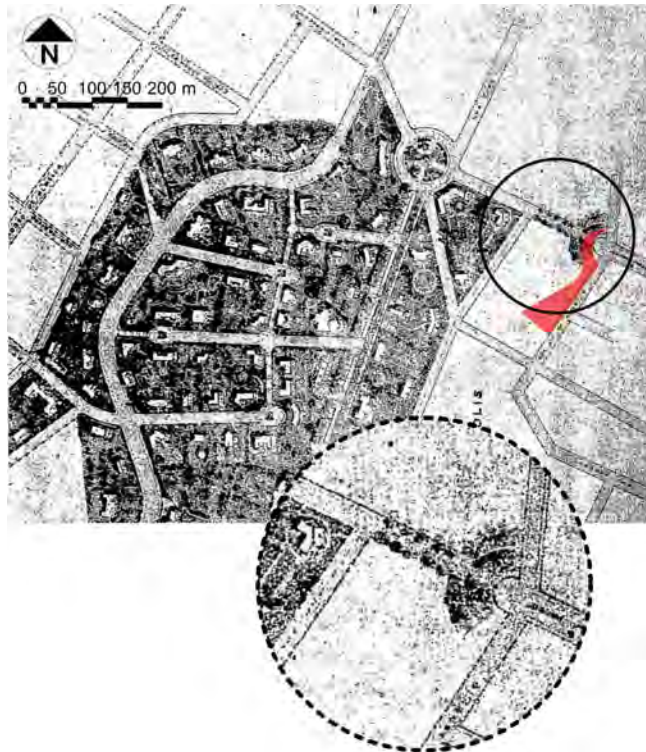


FIGURA 5.41 - Localização do belvedere da rua Rio de Janeiro em relação aos terrenos da City of San Paulo Improvements no Pacaembu. Em vermelho, o desenho atual do belvedere. No detalhe, a primeira indicação de belvedere, na planta publicada no jornal *O Estado de S. Paulo* em 7.jan.1913, como continuação da avenida Higienópolis, então boulevard Martinho Prado. (Base: *O Estado de S. Paulo, Premios...*, 1913)

Em seguida, serão examinados os projetos da primeira parte do

Butantã, as primeiras versões para o Pacaembu, Alto da Lapa e a Garden City, mais tarde renomeada como Jardim América, procurando demonstrar, em suma, que as linhas gerais de seus desenhos seguem o padrão dos projetos elaborados por Bouvard. Contudo, seja por insistência do Diretor de Obras Municipais que, como já se viu nos Capítulos 3 e 4, estava a par das novas correntes projetuais em desenvolvimento na Europa; seja por Bouvard ter um contato superficial com as mesmas, porém querendo oferecer algo próximo ao que os sócios ingleses já conheciam, observa-se nas propostas projetuais uma hibridação dos conceitos haussmannianos e pitorescos advindos do movimento Cidades-Jardim. Essa tentativa um tanto mal sucedida de reelaboração de sua matriz projetual pode ter colaborado, aliada aos problemas anteriormente relatados, para que Bouvard abrisse mão da coordenação do escritório técnico, permanecendo apenas como membro do Conselho Administrativo da City of San Paulo Improvements até seu falecimento.

Um segundo ponto importante que o exame dos primeiros projetos visa evidenciar é a referida relação entre a companhia e a administração municipal, principalmente no que concerne às ações ou decisões que dizem respeito à Diretoria de Obras Municipais.

Segundo Bacelli,

a primeira tentativa de implantação de um loteamento se dá quando em 1915 a diretoria inglesa contrata o escritório dos afamados arquitetos Barry Parker e Raymond Unwin para projetá-lo em uma área localizada além do perímetro urbano da cidade.<sup>380</sup>

<sup>379</sup> *Correio Paulistano*, 23.jul.1911, p. 4.

<sup>380</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 34. Em nota, autor afirma que “O perímetro urbano da cidade neste período ia para além do espigão até a Alameda Jaú”

No entanto, apurou-se, a partir da documentação a que se teve acesso, que o Pacaembu e o Alto da Lapa, juntamente com o Butantã, precederam o Jardim América. Este último loteamento constituiu-se, na realidade como a primeira iniciativa da companhia a se concretizar já que, embora o precedesse enquanto projeto, o Pacaembu sofreu diversas revisões e restrições, chegando ao ponto, finalmente, de ser arquivado, como será comentado à frente.

### 5.3.2. BUTANTÃ

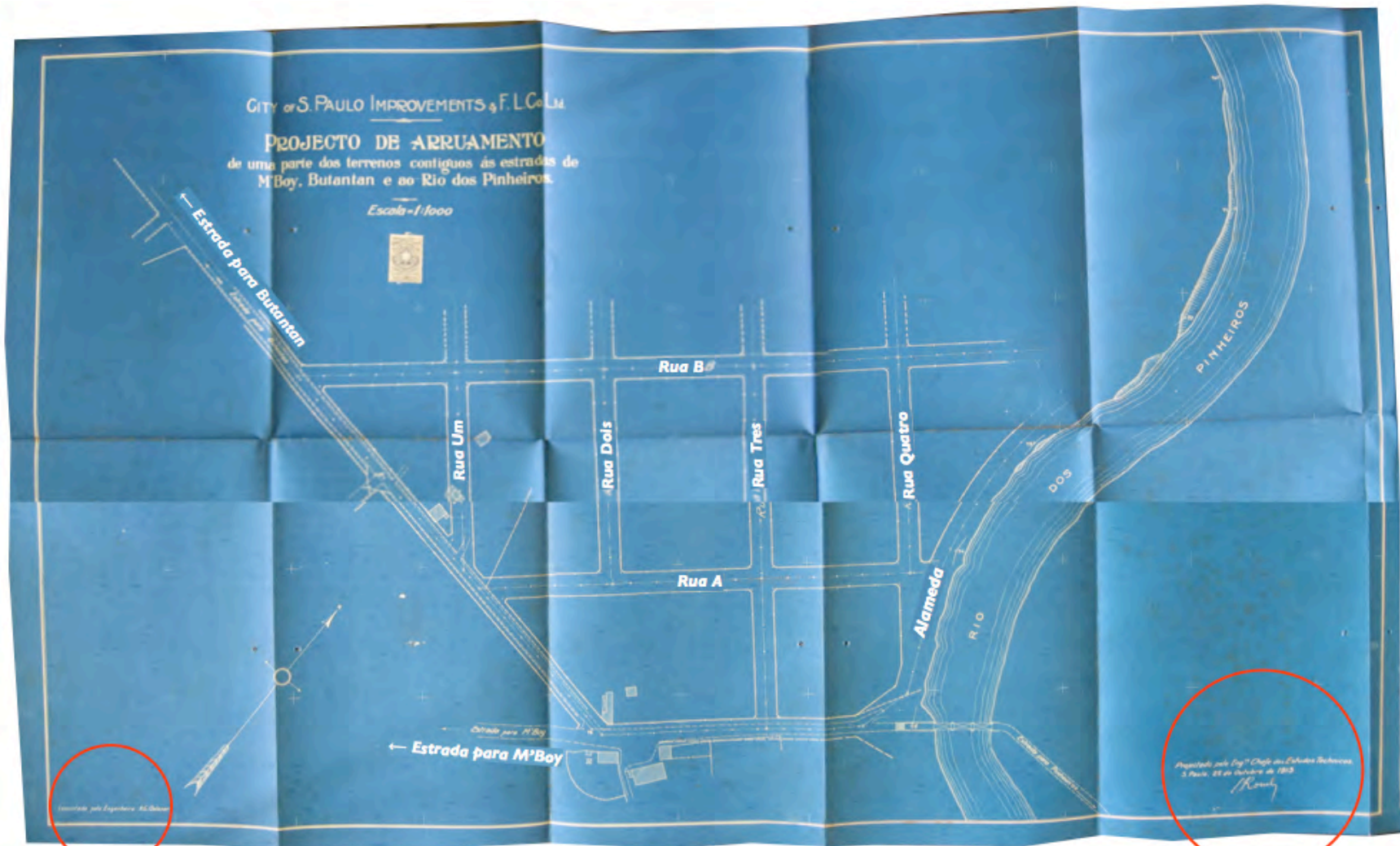
Até o momento, esse é o primeiro projeto da City of San Paulo Improvements de que se tem notícia. Foram encontradas duas plantas similares. A mais antiga data de outubro de 1913 [FIGURA 5.42] e a segunda de julho de 1914 [FIGURA 5.43]. Em ambos os documentos tem-se a representação de um arruamento de seis ruas, entre o rio Pinheiros e a Estrada do Butantã, atual avenida Vital Brazil. Na planta de 1913, a rua ao longo do rio Pinheiros foi nomeada como “alameda”, enquanto que na de 1914 tal designação desaparece.

O desenho é de simples elaboração, com quatro ruas paralelas entre si e perpendiculares em relação a duas outras que saem da estrada do Butantã em direção ao rio, constituindo, em termos formais, um arruamento nos moldes dos que já vinham sendo implantados em São Paulo, conforme o que demonstra Simoni<sup>381</sup>. Essa iniciativa pode ter correspondência com a iniciativa de vendas “à varejo”, conforme o que se comentou anteriormente.

Na planta de 1913, o responsável pelo projeto é Rouch, que assina como “Chefe dos Estudos Technicos”, enquanto Oelsner prepara o desenho. Em 1914, Rouch havia retornado à França e é Oelsner que assina como “o Engenheiro da Companhia”, mas o desenho continua o mesmo. Nessa passagem, a ideia de uma “alameda” ao longo da margem do rio deve ter sido suprimida.

---

<sup>381</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*



Levantado pelo Engenheiro A.C. Oelsner.

Projectado pelo Eng.º Chefe dos Estudos Technicos.  
S. Paulo, 25 de Outubro de 1913.  
Rouch

FIGURA 5.42 - City of S. Paulo Improvements & F. L.Co Ltd. Projecto de arruamento de uma parte dos terrenos contiguos às estradas de M'Boy, Butantha e ao Rio dos Pinheiros. Escala: 1:1000. No canto inferior direito: Projectado pelo Eng.º Chefe dos Estudos Technicos. S. Paulo, 25 de outubro de 1913 [a] Rouch. No canto inferior esquerdo: Levantado pelo Engenheiro A. C. Oelsner. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiato, Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

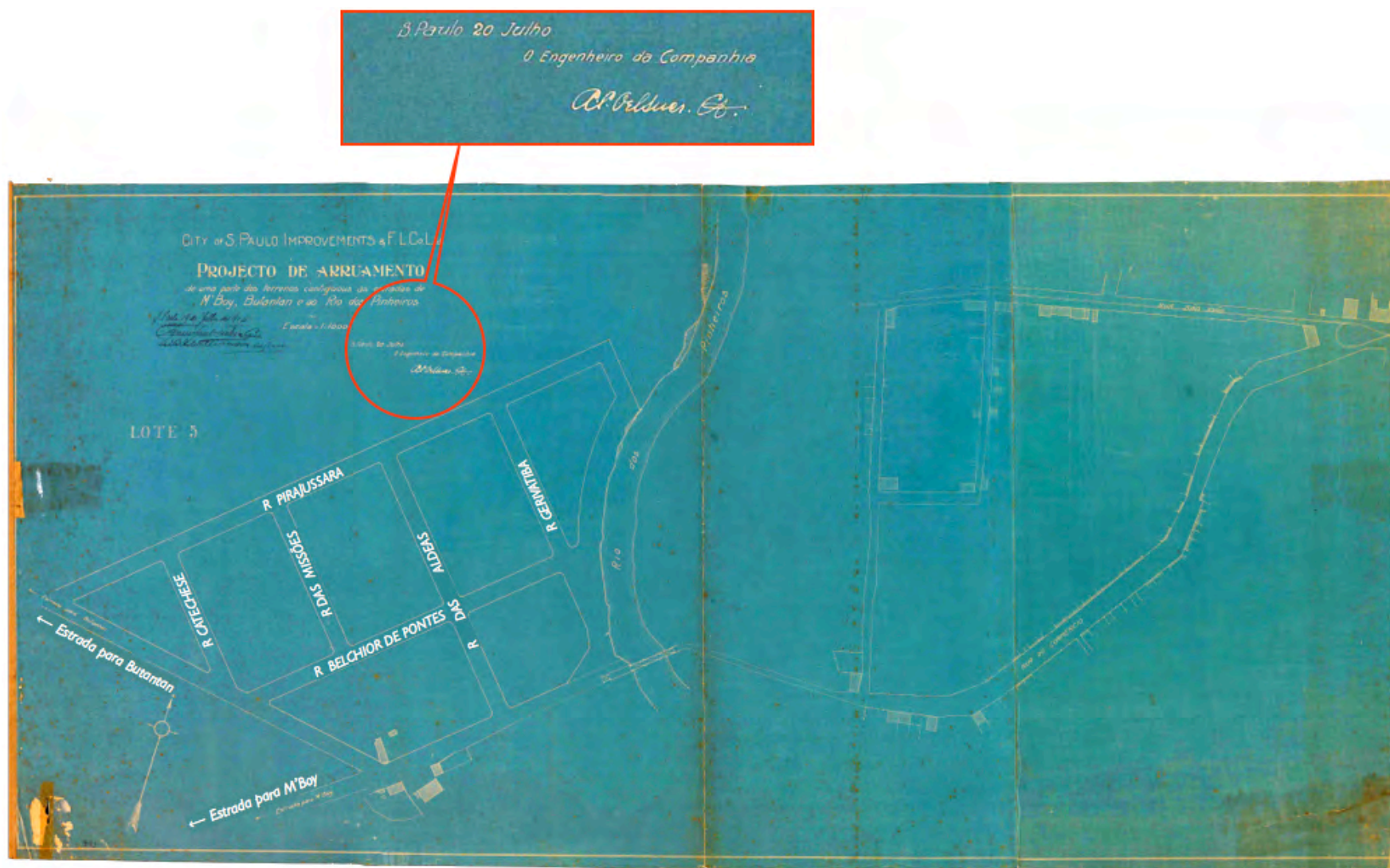


FIGURA 5.43 - City of S. Paulo Improvements & F. L.Co Ltd. Projecto de arruamento de uma parte dos terrenos contiguos [sic] as estradas de M'Boy, Butantan e ao Rio dos Pinheiros. Escala 1:1000. 20 de julho. O engenheiro da Companhia [a] ACOelsner. Com carimbo da companhia datado de 19 de julho de 1914 e assinado por [Estanislau Seabra?], gerente e por WBFWilliamson, sub gerente, sub gerente. Acervo Repositório digital Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acesso em 22.mar.2015



O primeiro desenho data de 25 de outubro de 1913, poucos dias antes da promulgação da Lei nº 1749<sup>382</sup>, que instituía os perímetros central e urbano para a cidade de São Paulo.

É difícil estabelecer com precisão as razões da escolha do arruamento dessa área no Butantã, correspondente a somente uma pequena parte das terras da companhia, como primeiro empreendimento da City of San Paulo Improvements nos terrenos recém-adquiridos, mas duas hipóteses podem ser lançadas. Em ambas, o principal objetivo é a ocupação e valorização das terras da companhia no quadrante Oeste da cidade. O que as diferencia, embora possam ser conjugadas, são os argumentos: em primeiro lugar, essa valorização poderia ocorrer pela implantação de um ramal ferroviário na região e em segundo lugar, a valorização poderia ser fruto de políticas de uso e ocupação do solo impostas pela transformação do uso rural para o uso suburbano.

Como se viu no Capítulo 4, na Estampa 9 do *Relatório de 1911*...<sup>383</sup>, intitulada *Diagrama da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipais* [FIGURA 4.18], Victor da Silva Freire havia proposto uma “linha férrea de circunvalação”, ligando as estações Lapa e Ipiranga da São Paulo Railway. O Diretor de Obras Municipais relatou, anos mais tarde, a natureza da proposta, formulada, segundo ele, por Cincinato Braga, que compreendia “a formação de um circuito contornando a cidade e indo enxertar-se nas suas extremidades, no traçado da São Paulo Railway, para

além do Ipiranga” — isto é, abaixo da estação Ipiranga — e “para cima da Lapa no lado oposto”<sup>384</sup>, ou seja, próximo à atual Vila Anastácio.

A zona desse circuito seria destinada a armazéns, a estabelecimentos industriais, a desvios e pátios de estações. Evitava-se por esse modo a passagem dos trens de carga pelo coração da cidade, suprimindo de vez tudo o que representavam, e representam ainda para o trânsito urbano, as manobras nas estações existentes. **Nada mesmo impediria que, por meio de uma ou duas penetrações radiais centrípetas, fosse completado o sistema para o serviço de passageiros por meio de novas estações** e transformação das antigas em gares terminais”<sup>385</sup>

Esse ramal passaria por terras ainda não urbanizadas, porém compreendidas dentro do patrimônio da City of San Paulo Improvements, como demonstra a FIGURA 5.44. Ora, seria interessante, portanto, criar uma demanda de uso para a futura linha, com a implantação de um núcleo arruado próximo ao ramal.

A diretoria da City of San Paulo Improvements contava com isso. Em ata de reunião extraordinária de 1915 — em função da crise imposta pela guerra —, cujo conteúdo referia-se ao ano de 1914, os acionistas são informados que “estavam em andamento negociações para a extensão de linhas de bonde e a possível construção de um ramal ferroviário, que deveriam valorizar as propriedades da Companhia.”<sup>386</sup>

<sup>382</sup> , Lei n. 1749, de 29 de outubro de 1913, Orça e fixa a despesa do Município de S. Paulo, para o anno de 1914. Simoni, em sua pesquisa, refere-se à Lei n. 1748, mas apurou-se tratar da Lei n. 1749.

<sup>383</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

<sup>384</sup> Victor da Silva FREIRE, Urbanismo, *Revista de Engenharia*, 1942, p. 80.

<sup>385</sup> Ibid. — grifo nosso

<sup>386</sup> Tradução livre da autora. No original: “...active negotiations were in progress for extension of tram-lines and the possible building of a railway branch, which should have greatly improved the Company’s property.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of 1914]*, p. 2.

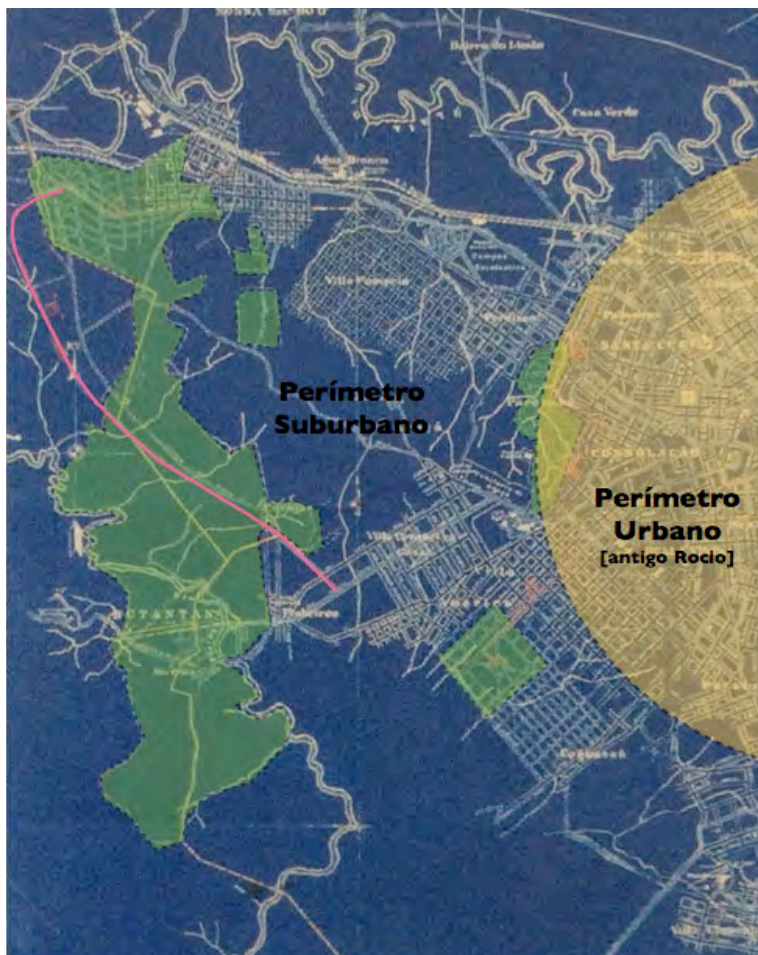


FIGURA 5.44 - Planta Geral da Cidade de São Paulo. Escala 1:20.000. 1913. T.S.P.T.L.&P.Co.Ltd. Detalhe. Em rosa, a linha de "Tramway a ser construída". Em verde, as propriedades da City of San Paulo Improvements. Em amarelo, o Perímetro urbano, antigo rocio, conforme o quadro "Evolução dos perímetros para aplicação de normas: central, urbano, suburbano e rural . Período 1913-1929", em Simoni. (Fonte: WOLFF, 2001; e SIMONI, 2002)

O Engineers Dept Weekly Reports<sup>387</sup> mostra que a equipe técnica recém organizada dedicou considerável quantidade de horas de trabalho de campo em estudos para a implantação do ramal ferroviário, mostrando que a

iniciativa havia saído do papel, conforme se observa nas anotações de Oelsner para a semana entre 20 e 27 de outubro de 1913:

Próprio:  
 Levantamento ferrovia — Ypiranga - Lapa  
 Calculando níveis e níveis de controle em 5,5 km.  
 Desenhando coordenadas em escala 1:2000  
 Desenhando de detalhes do levantamento, Ponto 53 - 45.  
 Pinheiros, calculando níveis de pequena porção de propriedade da Companhia, próximo à ponte  
 Desenhando perfis por 5,5 km e fixando o *grade* do projeto das novas ruas em Villa Leopoldina para acomodar travessia ferrovia  
 Mr. Dodd — Tomando as curvas de nível com Tachymetro para 5,5 km de linha  
 Desenhando 5 ruas "ascas" [?] em Pinheiros próximo à ponte  
 [...]  
 Mr. Giachetti — Detalhamento do levantamento 5,5 km e subúrbio do Ypiranga<sup>388</sup>

Os trabalhos de campo cessaram ao fim de 1913, pois não há mais menção aos mesmos após 2 de novembro, quando Oelsner e Dodd trabalhavam no cálculo final do *grade* da linha<sup>389</sup>. Victor da Silva Freire reputa à circunstância de ser Lord Balfour, "presidente das duas empresas" envolvidas na negociação — a City of San Paulo Improvements e São Paulo Railway — o empecilho para a concretização da ideia, pois este teria cedido à oposição de William Speers, a quem Freire considerava ser uma "criatura excelente mas de visão um tanto limitada" que via a execução do ramal ferroviário como uma "aventura arrojada e sem justificação." Assim,

<sup>388</sup> Tradução livre da autora. No original: " Self: /Railway survey — Ypiranga - Lapa/ Calculating levels and control levels over 5.5 klms./Plotting of koordinates in scale 1:2000/Plotting of detail survey, Point 53 - 45/ Pinheiros, calculating levels of small part of Coy's [sic] property near bridge./ Plotting profiles for 5.5 klm and fixing grade projecting lay-out of new streets in Villa Leopoldina to suit Railway crossings/ Mr. Dodd — Taking of contour lines with Tachymeter for 5.5 klm of line./ Laying out 5 street ascas in Pinheiros near bridge/ [...]/ Mr. Giachetti — Detail survey 5.5 klm and Ypiranga suburb"  
 In: *ibid.*, 20th-27th october 1913

<sup>389</sup> *ibid.*, 27th Oct - 2nd November 1913

<sup>387</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

em meados de junho de 1913, voltavam desapontados, mas inteiramente desenganados para Paris, Bouvard, Cerjat e Quellenec, os quais, [...] tinham ido de propósito a Londres, afim de obter a adesão da São Paulo Railway<sup>390</sup>.

Pode-se pensar, em segundo lugar, que se pretendia induzir a ampliação do perímetro urbano em direção ao rio Pinheiros, aproximando-o o quanto possível das terras além-rio. A aprovação da Lei nº 1748 instituiu o perímetro urbano, que correspondia à área ocupada pelo antigo rocio, ou seja, “o circulo de 3.300 ms., contados do largo da Sé”<sup>391</sup>, já densamente ocupado, como mostra a FIGURA 5.44. “O perímetro suburbano definido pela lei, estranhamente, se estende até os limites do Município de São Paulo”<sup>392</sup>. Mas é nessa zona, “até a delimitação do raio de 6 km de terras doados pelo Estado de São Paulo à cidade é que se desenvolviam os novos arruamentos”<sup>393</sup> e onde se localizavam a quase totalidade das terras da City of San Paulo Improvements.

Como a maior parte das terras no perímetro suburbano ainda se encontrava em estado “bruto”, foi aí que se concentrou a atenção da municipalidade, quanto à ordenação do crescimento urbano, contemplando, portanto, as frentes de expansão da mancha urbana. Simoni reporta que no mesmo ano de 1913, em virtude da preocupação da Câmara com a arrecadação de impostos e taxas, o município foi dividido em “perímetros radioconcêntricos”<sup>394</sup>, que “refletiam a orientação adotada com respeito à reestruturação viária” proposta por Victor da Silva Freire, de modo que “o

território municipal ficou subdividido em perímetros central, urbano e suburbano”<sup>395</sup>. Contudo, “nenhuma aplicação com respeito às vias foi cogitada.”<sup>396</sup>

Essa divisão coordenava-se com as exigências da Lei nº 1666, de 1913<sup>397</sup>, que regulamentava a aprovação de arruamentos na capital e que ia de encontro com os interesses da City of San Paulo Improvements, conforme Simoni aponta:

A exigência de plantas técnicas em 1913, não só foi a introdução do conhecimento técnico disponível na atividade imobiliária, mas foi, sobretudo, a transferência para os proprietários de terras dos encargos com a feitura de novos espaços para ocupação urbana. [...] Ao exigir dos proprietários de terras a demarcação e terraplanagem das faixas de terras correspondentes à vias, a lei transferiu a eles a incumbência de proceder ao alinhamento e nivelamento das ruas, avenidas e praças. À Diretoria de Obras restava determinar o alinhamento e nivelamento por ocasião do licenciamento das futuras edificações no local.

O estabelecimento desta importante condição para a abertura de arruamentos era intenção de Victor da Silva Freire, manifestada desde a conferência no Grêmio Politécnico em 1911, como já mencionamos. **Na ocasião defendia que os novos bairros fossem determinados pelos proprietários de terras e de acordo com planos técnicos. Certamente, a presença da companhia City em São Paulo, cuja atuação tinha por base o trabalho profissional do urbanista arquiteto Joseph Antoine Bouvard e contava com o extenso patrimônio de 12 milhões de metros quadrados, constituía um esteio à aprovação e aplicação desta condição. Já que grande parte das terras disponíveis para arruamentos estava sob a propriedade da City, a a companhia se valia largamente do conhecimento técnico-urbanístico para obter êxito em seus negócios imobiliários, nunca dispensando a elaboração de plantas técnicas.**<sup>398</sup>

<sup>390</sup> Victor da Silva FREIRE, *Urbanismo*, p. 80.

<sup>391</sup> *Lei n. 1749, de 29 de outubro de 1913, Orça e fixa a despesa do Município de S. Paulo, para o anno de 1914*. Simoni, em sua pesquisa, refere-se à Lei n. 1748, mas apurou-se tratar da Lei n. 1749.

<sup>392</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, p. 207. Nota 147

<sup>393</sup> Ibid. Nota 147

<sup>394</sup> Ibid.

<sup>395</sup> Ibid.

<sup>396</sup> Ibid.

<sup>397</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1666, de 26 de março de 1913, 1913*

<sup>398</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço*

Lembre-se que no Capítulo 4 comentou-se que as ideias de Victor da Silva Freire estavam presentes no relatório que acompanhava o Plano Bouvard<sup>399</sup>, o que confirma o que a presente pesquisa defende, sobre os interesses privados de Bouvard precederem sua contribuição à Prefeitura de São Paulo.

O arruamento do Butantã foi incorporado à planta cadastral da cidade de São Paulo preparada pela Comissão Geográfica e Geológica em 1914, aparecendo em linhas tracejadas [FIGURA 5.45], o que indica que ainda não havia sido aprovado.



FIGURA 5.45 - *Planta geral da cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.000. Detalhe. Impressão colorida sobre papel. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.*

Em maio de 1914, nova legislação concernente ao uso e ocupação do solo é aprovada. A Lei nº 1788 “divide em tres perimetros o Município de S. Paulo” [FIGURA 5.46], dando novos contornos ao perímetro suburbano, que “será logo triangulado, nivelado e arruado de accordo com um plano uniforme, projectando-se também as praças necessarias, de modo a preparar este perimetro para ser incorporado ao urbano”<sup>400</sup>.

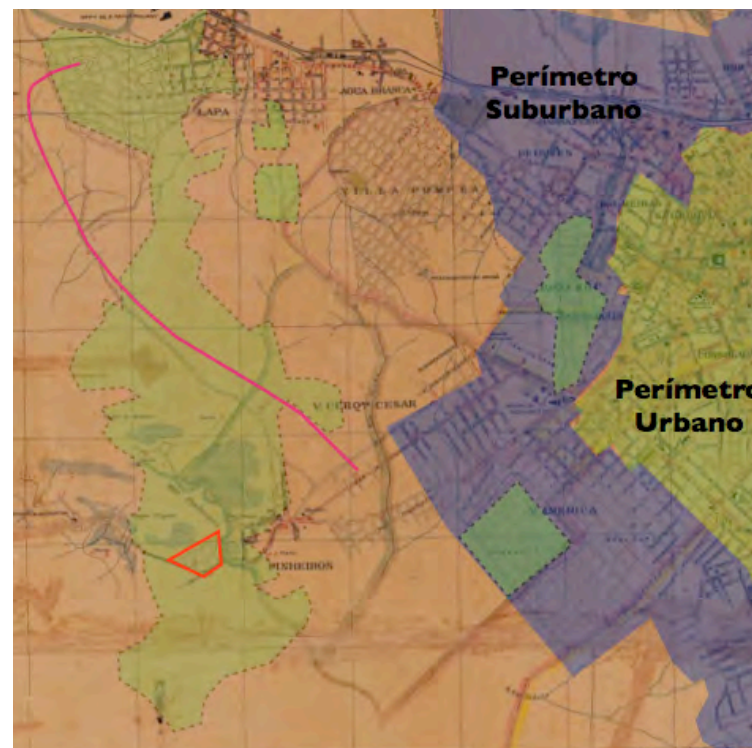


FIGURA 5.46 - *CARDOSO, João Pedro. Planta Geral da Cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.000. Detalhe. Em rosa, a linha de “Tramway a ser construída”. Em verde, as propriedades da City of San Paulo Improvements. Em linha vermelha, o arruamento do Butantã. Em verde-claro, o Perímetro urbano estendendo-se até a região da avenida Paulista. Em azul, o Perímetro suburbano, englobando as terras do Pacaembu e futuro Jardim América. (Base: CARDOSO, 1914; SIMONI, 2002)*

Segundo Simoni<sup>401</sup>, no interior do perímetro suburbano havia limitações que regulamentavam o construir e as dimensões dos lotes, o que não estava previsto para o perímetro rural.

De alguma maneira, essa alteração do perímetro suburbano, com a introdução de regras de ocupação, uso e construção, poderia induzir o processo de urbanização da área entre a Paulista e o rio, garantindo a valorização das terras da companhia na região.

*urbano no Município de São Paulo. 1840-1930, p. 204. — grifo nosso*

<sup>399</sup> Joseph-Antoine BOUVARD, *Relatório Plano para São Paulo*, 1911

<sup>400</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1788, de 28 de maio de 1914, Divide em tres perimetros o Município de S. Paulo*

<sup>401</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*

Evidentemente, ambas as hipóteses podem estar conjugadas. O fato é que a área correspondente ao arruamento do Butantã, indicada como um brejo na planta da cidade de 1913, finalmente é incorporada ao perímetro suburbano, estendido além do rio Pinheiros, em 1915, quando da aprovação da Lei nº 1874<sup>402</sup> [FIGURA 5.47] “que preencheu uma lacuna da Lei nº 1788” que não impunha restrições “à edificação e ao arruamento no perímetro suburbano”<sup>403</sup>.

Assim, a Lei nº 1874 de 12 de maio de 1915 complementou a Lei nº 1788, “associando aos perímetros disposições relativas à edificação e ao arruamento”<sup>404</sup>, preservando as exigências da Lei nº 1666 de 1913..

Mantida a obrigatoriedade de aprovação de planta para edificar nos perímetros central, urbano e suburbano, a nova lei dispensou a aprovação de edificações no perímetro rural, desde que respeitassem as dimensões prescritas de recuos frontal, laterais e de fundos.<sup>405</sup>

Porém, “todas as ruas do perímetro rural, existentes e futuras, passavam a ser designadas estradas”<sup>406</sup>, assim como “todas as ruas abertas no perímetro suburbano em desacordo com a Lei nº 1666 de 1913”<sup>407</sup>, o que beneficiaria imediatamente a City of San Paulo Improvements que, à essa altura, contava com seu corpo técnico estruturado.

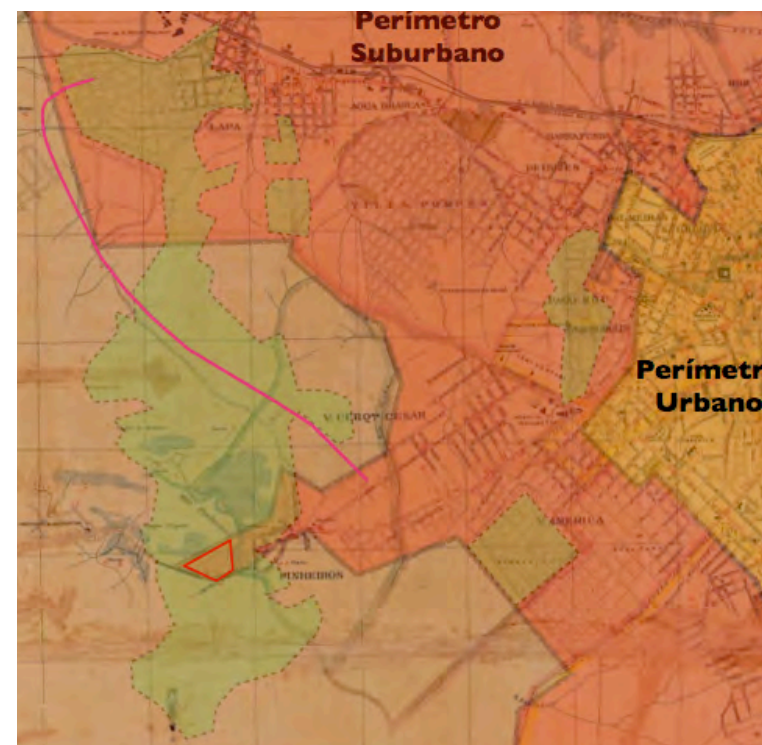


FIGURA 5.47 - CARDOSO, João Pedro. *Planta Geral da Cidade de São Paulo 1914*. Escala 1:20.000. Detalhe. Em rosa, a linha de “Tramway a ser construída”. Em verde, as propriedades da City of San Paulo Improvements. Em linha vermelha, o arruamento do Butantã. Em ocre, o Perímetro urbano estendendo-se até a região da avenida Paulista. Em vermelho, o Perímetro suburbano, alcançando o arruamento do Butantã. É clara a expansão do perímetro suburbano em direção às terras da City of San Paulo Improvements. (Base: CARDOSO, 1914; SIMONI, 2002)

A Lei nº1874 era “desigual, sendo rigorosa quanto ao perímetro suburbano considerado de expansão urbana, e completamente permissiva em relação ao perímetro rural.”<sup>408</sup> Entretanto, foi “através do controle sobre a edificação, há muito consolidado em São Paulo, que indiretamente ficaram estabelecidos incentivos e interdições para o aproveitamento de terrenos que implicasse em abertura de ruas nos perímetros suburbano e rural. [...] No

<sup>402</sup> SÃO PAULO (MIUNICIPIO), *Lei n. 1874, de 12 de maio de 1915, Divide o Município em quatro perímetros e dá outras providencias*

<sup>403</sup> \_\_\_\_\_. , *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, p. 217.

<sup>404</sup> *Ibid.*, p. 220.

<sup>405</sup> *Ibid.*

<sup>406</sup> *Ibid.*

<sup>407</sup> *Ibid.*, p. 221.

<sup>408</sup> *Ibid.*

perímetro suburbano se acenava com a perspectiva de execução de melhoramentos, o que sem dúvida aumentava o valor dos terrenos”<sup>409</sup>.

Simoni<sup>410</sup>, mostra que enquanto o metro quadrado de um terreno no perímetro suburbano valia por volta de 3\$000, no perímetro rural valia \$100. Oito anos depois, em 1924, o metro quadrado “sem melhoramentos” passava, no perímetro suburbano, para 5\$000, enquanto que no perímetro rural pouco se alterara, valendo os mesmos \$100. Essa diferença, se deve, conforme a autora, à política de melhoramentos implementada pela Lei nº 1788 de 28 de maio de 1914, que previa, para o perímetro suburbano, a implementação de “galeria de águas pluviais, iluminação, distribuição de água potável, coleta de esgotos, instalação de guias para a construção de passeios [a cargo dos proprietários] e conservação de ruas”. Para a área rural, apenas a “implantação de estradas carroçáveis e sua conservação, pontes e pontilhões sobre rios e riachos”<sup>411</sup>.

Portanto, parece claro que a City of San Paulo Improvements interessava ter seus empreendimentos inclusos no perímetro suburbano. No contexto de crise que a companhia atravessava em 1915, a abertura do Butantã foi uma das únicas boas notícias passadas aos acionistas:

Mais de 10 milhas [16 quilômetros] de ruas foram construídas, aceitas e nomeadas pela Municipalidade, abrindo cinco grandes e importantes quadras de terra [para venda] que somam-se a alguns pequenos lotes.<sup>412</sup>

### 5.3.3. PACAEMBU

O Butantã foi o primeiro projeto implantado e comercializado pela City of San Paulo Improvements, mas não o primeiro a ser concebido. O Pacaembu o precedeu e foi, indubitavelmente, idealizado por Joseph-Antoine Bouvard paralelamente à criação da companhia. Pode-se afirmar que ambos, companhia e projeto, nasceram juntos.

A data provável de sua elaboração deve ficar entre agosto de 1911, quando Joseph-Antoine Bouvard retorna à Paris e março de 1912, quando Louis Vergé e Roger Bouvard embarcam rumo ao Brasil. Como se supõe que Roger Bouvard não tenha sequer subido a serra em direção a São Paulo, provavelmente foi Vergé que, sendo o portador do desenho, ficou encarregado de explicar seus detalhes aos paulistanos.

De fato, Vergé e Edouard Quellenec, representando a Société Générale Immobilière et d'Embellissement de la Ville de S. Paulo, a denominação francesa da City of San Paulo Improvements, apresentaram o projeto ao secretário da Fazenda do Estado, Joaquim Miguel de Siqueira, em 26 de junho de 1912.

Nessa ocasião os visitantes mostraram ao titular da pasta da Fazenda a planta geral dos grandes melhoramentos que a sociedade vae realizar na vasta area de terrenos de sua propriedade no Pacaembú.

Esses melhoramentos compreendem a prolongação da avenida Paulista até a avenida Martinho Prado Junior [atual Higienópolis], a construção de elegantes e confortáveis prédios na parte prolongada, o ajardinamento do valle do Pacaembú, entre Hygienopolis e as Perdizes, etc.<sup>413</sup>

409 Ibid.

410 Ibid. — Quadro comparativo entre valores médios de terrenos 1916-1924

411 Ibid., p. 223. — Quadro das disposições da Lei nº 1788 de 28 de maio de 1914

412 Tradução livre da autora. No original: “Over 10 miles of streetes have been constructed, and accepted and named by the Municipality, opening five large important blocks of land in addition to some smaller pieces.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of 1914]*, p. 7.

413 *Correio Paulistano*, 27.jun.1912, p. 1. Essa é a única menção que se encontrou ao nome da sociedade em sua versão francesa.

Foi também esse desenho a que Saturnino de Brito teve acesso, quando elaborou algumas recomendações quanto à drenagem superficial do conjunto, conforme Andrade<sup>414</sup> comenta. O projeto foi incorporado ao *Relatório de 1911...*<sup>415</sup> e essa é, possivelmente, a razão o relatório do Prefeito para aquele ano tenha sido tão tardiamente divulgado. Esperava-se a chegada do projeto desde Paris, pois fora incluído nas propostas da Diretoria de Obras Municipais.

No mês seguinte, ainda em clima de crise, em troca de correspondência entre Paris e São Paulo, Edouard Fontaine de Laveleye solicita a Louis Vergé que envie os perfis longitudinais — supõe-se, do prolongamento da avenida Paulista — para Paris e, caso fosse necessário, Roger Bouvard faria modificações em perspectivas que, preparadas, seriam enviadas a São Paulo<sup>416</sup>.

Pouco se apurou a respeito da atividade do escritório técnico instalado na capital paulista. Ao que parece, foi um ano de baixíssima produção, quer pela situação extraordinária causada pelo retorno do filho de Bouvard a Paris, quer pela aparente pouca experiência do Vergé, o fato é que apenas depois da chegada de Rouch e Troy, em meados de setembro, os serviços parecem deslanchar.

No âmbito da municipalidade, observou-se imediata repercussão da divulgação do projeto do Pacaembu, porém evidenciando os interesses cruzados entre a municipalidade e a City of San Paulo Improvements, como a discussão, na Câmara, de projeto de autoria do vereador Mario Amaral,

<sup>414</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*

<sup>415</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*. O projeto também foi publicado no volume *Melhoramentos da capital 1911-1913*.

<sup>416</sup> Plínio BARRETO, *Uma temerária aventura forense*

relativo à abertura do belvedere da rua Rio de Janeiro, já em julho desse ano ou seja, em seguida ao retorno de Bouvard e Laveleye à França, com o compromisso de compra e venda dos 12 milhões de metros quadrados a serem adquiridos pela empresa em vias de ser organizada.

O projeto sugeria que se declarasse “de utilidade pública, para serem desapropriados, todos os terrenos da rua Rio de Janeiro, que forem necessários à conservação da vista sobre o valle do Pacaembu”<sup>417</sup>. Aparentemente, essa proposição convergia com as ideias do vereador Silva Telles, que em 1907 já havia se pronunciado na Câmara a respeito da necessidade de preservação das visuais pitorescas que se observava de certos pontos da cidade e que corriam o risco de serem perdidas — como foram — com o crescimento da capital, conforme se viu no Capítulo 3. No entanto Silva Telles aconselhava belvederes em vários pontos, mas não no Pacaembu. Visivelmente, havia no projeto ora proposto a intenção de assegurar a valorização daquela gleba, ainda mais porque estava “de conformidade com a planta organizada pela Diretoria de Obras Municipais”<sup>418</sup>. Aprovado, em setembro o projeto converteu-se na Lei nº 1586<sup>419</sup>. E, meses mais tarde, houve a aprovação da Lei nº 1626<sup>420</sup>, relativa à abertura da praça “Hygienopolis”, mais tarde rebatizada como Buenos Aires, como se viu no Capítulo 4, quando se discutiu a autoria de seu projeto.

<sup>417</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1586, de 11 de setembro de 1912, Autoriza o Prefeito a entrar em accôrdo com o proprietário de um terreno situado à rua Rio de Janeiro, e com a proprietária dos prédios ns. 92 e 94 da rua das Palmeiras*

<sup>418</sup> Ibid.

<sup>419</sup> Ibid.

<sup>420</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1626, de 29 de novembro de 1912, Autoriza o Prefeito a adquirir a área de terreno entre a avenida Angelica, ruas Piauhy, Alagôas e Bahia, para se construir uma praça*

Ainda que o projeto da praça não tenha sido elaborado por Joseph-Antoine Bouvard, talvez a ideia da abertura de uma praça naquele local tenha sido sua. Pois, examinando-se a localização da praça em relação às terras da City of San Paulo Improvements no Pacaembu, parece clara a intenção de se tirar partido das visuais desde aquele ponto por sobre o vale, assim como o que propunha quanto ao belvedere da rua Rio de Janeiro. Hoje é difícil vislumbrar essas visuais, pela verticalização de ambas as áreas, mas examinando-se a situação, por um “corte urbano” [FIGURA 5.48], é possível perceber as intenções que orientam as proposições.

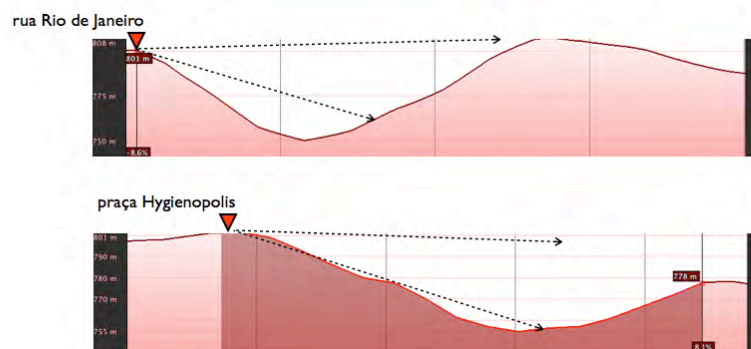
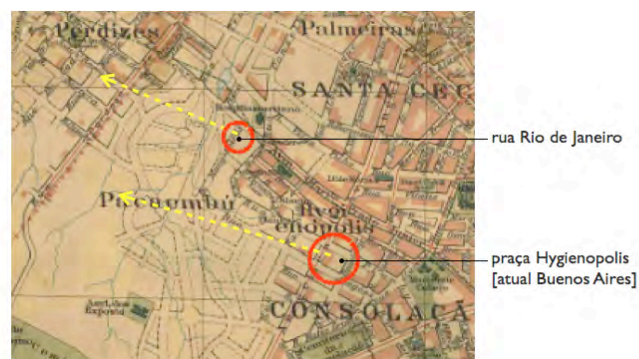


FIGURA 5.48 - Acima, corte do terreno entre Rua Rio de Janeiro e Perdizes. Abaixo, corte do terreno entre Praça Buenos Aires e av. Arnolfo de Azevedo. No topo, indicação, em tracejado amarelo, dos cortes a partir do belvedere da rua Rio de Janeiro e da praça Buenos Aires. GoogleEarth©2015. Base Planta da cidade de São Paulo 1913.

O primeiro projeto [FIGURA 5.49] previa um tratamento especial para o fundo de vale, com a criação de um canal tratado paisagisticamente e ruas ao longo de suas margens. A extensão da avenida Paulista correria em situação de meia-encosta terminando em um *rond-point* de onde partiria uma ladeira para alcançar a avenida Martinho Prado Junior, atual Higienópolis. Outra rua secundária caminharía em paralelo, em cota mais alta, sendo o limite do Pacaembu com as Perdizes.

O arruamento deste bairro seria prolongado, terminando nessa rua sinuosa. Provavelmente para amenizar o aspecto de “tabuleiro de xadrez” duas diagonais surgem; uma solução que se coaduna com o discurso projetual de Joseph-Antoine Bouvard. Ao lado do Asilo dos Expostos, existem quatro ruas paralelas. Uma delas garante o acesso ao Asilo. As três outras acabem em *cul-de-sac*, solução que será proibida logo em seguida, passados dois meses, pela Lei nº 1666<sup>421</sup>.

Nos grotões mais ao sul, onde hoje se encontra o final da rua Major Natanael, são previstos uma pequena rua em *cul-de-sac* acessada também por escadarias e um pequeno parque, provavelmente por se entender que a área era quase inutilizável devido à sua alta declividade. Muito embora não haja indicação a respeito, supõe-se que seria aí, à cavaleira desse pequeno parque, que estava prevista a construção de uma ponte.

421 SÃO PAULO (MIUNICIPIO), Lei n. 1666, de 26 de março de 1913



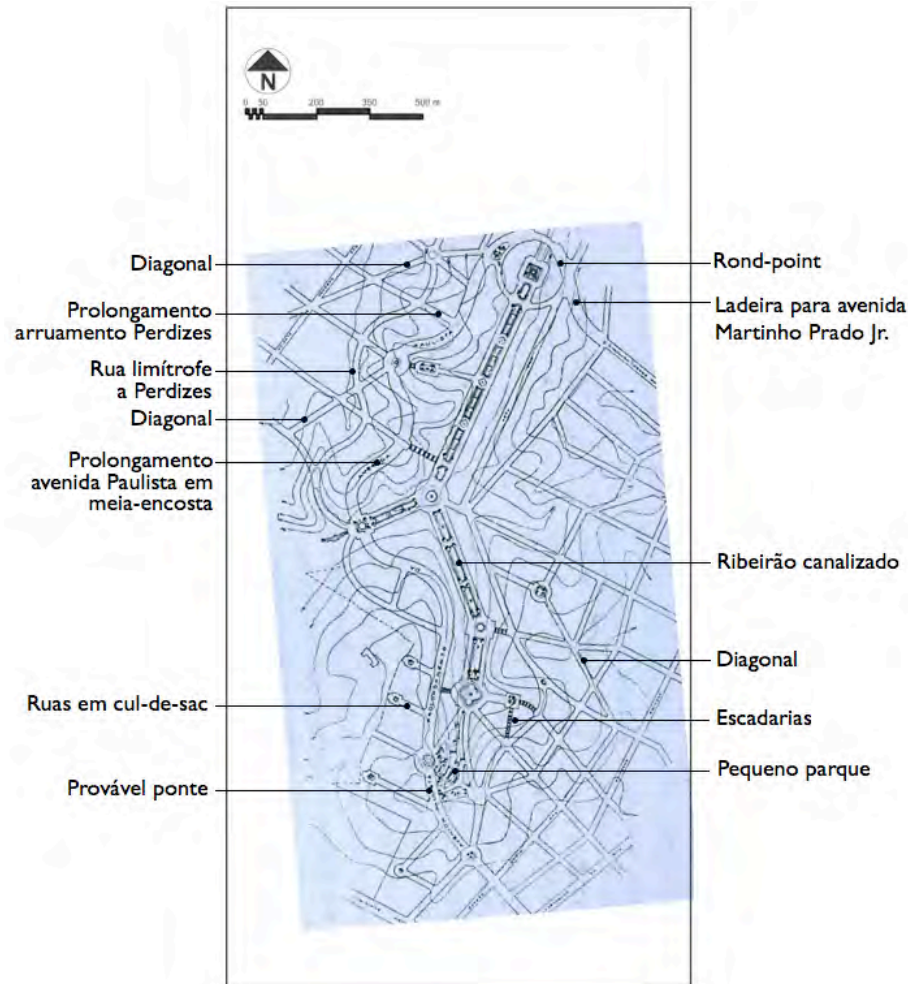


FIGURA 5.49 - Projeto para o Pacaembu. [s.d.] (Fonte: FREIRE, 1916)

A FIGURA 5.50 apresenta detalhe da Estampa 12 constante no *Relatório de 1911...*<sup>422</sup> com a indicação do primeiro projeto do Pacaembu como o “novo bairro projectado pela S. Paulo City Improvements”.

<sup>422</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

É uma cópia simplificada do original na qual é realçada a extensão da avenida Paulista. As demais informações são atenuadas ou omitidas, a exemplo do que ocorreu com outros desenhos das proposições de Joseph-Antoine Bouvard, comentados no Capítulo 3. Destaca-se a omissão do sistema de escadarias que propunha a conexão de algumas ruas quando o desnível do terreno era acentuado e o rebaixamento na intensidade dos traços das diagonais propostas em Perdizes, chegando-se à omissão de uma delas.

Supõe-se que essa diretriz proposta por Bouvard não estava de acordo com as intenções de Victor da Silva Freire e é mais uma amostra de que suas ideias não eram completamente convergentes, como já se discutiu na apreciação do Plano Bouvard.

No dia 2 de janeiro de 1913, foi publicado n’O Estado de S. Paulo primeiro anúncio de página inteira, dando a público o lançamento do Pacaembu [FIGURA 5.36]:

Temos o prazer de informar a todas as pessoas, desejosas de adquirir uma area de terreno para sua residencia, que já se acham inaugurados e progridem rapidamente os trabalhos para a realização dos nossos planos completos de melhoramentos e embelezamento de diferentes partes da cidade.

Os mais bellos e apreciados locaes para construcção serão immediatamente postos à venda, e acham-se situados em PACAEMBÚ

Quem pretender construir uma casa, cujo custo seja de 50 a 500 contos, terá desde já, à sua escolha, um ou mais d’entre os 600 lotes no bairro que vae ser o mais aristocratico desta Capital.<sup>423</sup>

Um terceiro terraço foi proposto, em 1913, ao final da avenida Paulista. Ao que parece, o proponente desconhecia o projeto do Pacaembu e, observando a movimentação de operários da City of San Paulo Improvements, deve ter achado por bem garantir a implantação de belvedere

<sup>423</sup> Pacaembú, *O Estado de S. Paulo*, 5.jan.1913, p. 20.

“com a maior brevidade [...] semelhante ao que existe na avenida Hygienopolis”<sup>424</sup>.

Em 9 de agosto, foi emitido um ofício da Prefeitura,

declarando, com referencia ao pedido constante da indicação n. 126, de 1913, do sr. João José Pereira, que existe em estudos na Camara Municipal um projecto apresentado pela S. Paulo City Improvements Co., sobre adaptação do valle do Pacaembú, projecto esse que parece satisfazer ao objectivo da referida indicação.<sup>425</sup>

Quatro dias depois do primeiro, novo anúncio foi publicado [FIGURA 5.37], desta vez conclamando os cidadãos paulistanos a colaborar com a companhia, pois “como a cada uma dessas ruas terá de ser dada denominação official, pensou a Companhia em commetter ao publico, ao qual futuramente pertencerão, o encargo de lhes pôr os nomes”, lançando assim um concurso. Nesse anúncio, a City of San Paulo Improvements informava estar “em dar cumprimento ao seu largo plano de melhoramentos e embellezamento dos differentes pontos da capital paulista”, estando sua equipe técnica ocupada no projeto de “15 novas avenidas, boulevards e ruas do futuro e aristocratico bairro do **Pacaembú**”<sup>426</sup>.

Os soberbos lotes de terreno que constituirão o mais elegante centro social de amanha e que, pelo conjuncto de seus attractivos, difficilmente encontrarão outros que os excedam em belleza e situação nas vizinhanças de S. Paulo, serão immediatamente postos à venda. O bairro do **Pacaembú** fica distante da cidade tanto quanto o fica a Avenida Paulista.

A sua Avenida Central será um prolongamento da da Paulista. Será a linha mestra deste bairro, que fica entre Hygienopolis e Perdizes.

Não há panorama mais ridente que o bairro do Pacaembú. Do alto de sua collina, o olhar perde-se pelos horizontes intermines, abrangendo em varios planos os mais lindos trechos da periferia urbana de S. Paulo. Quando toda a extensão do Pacaembú estiver occupada por jardins floridos e

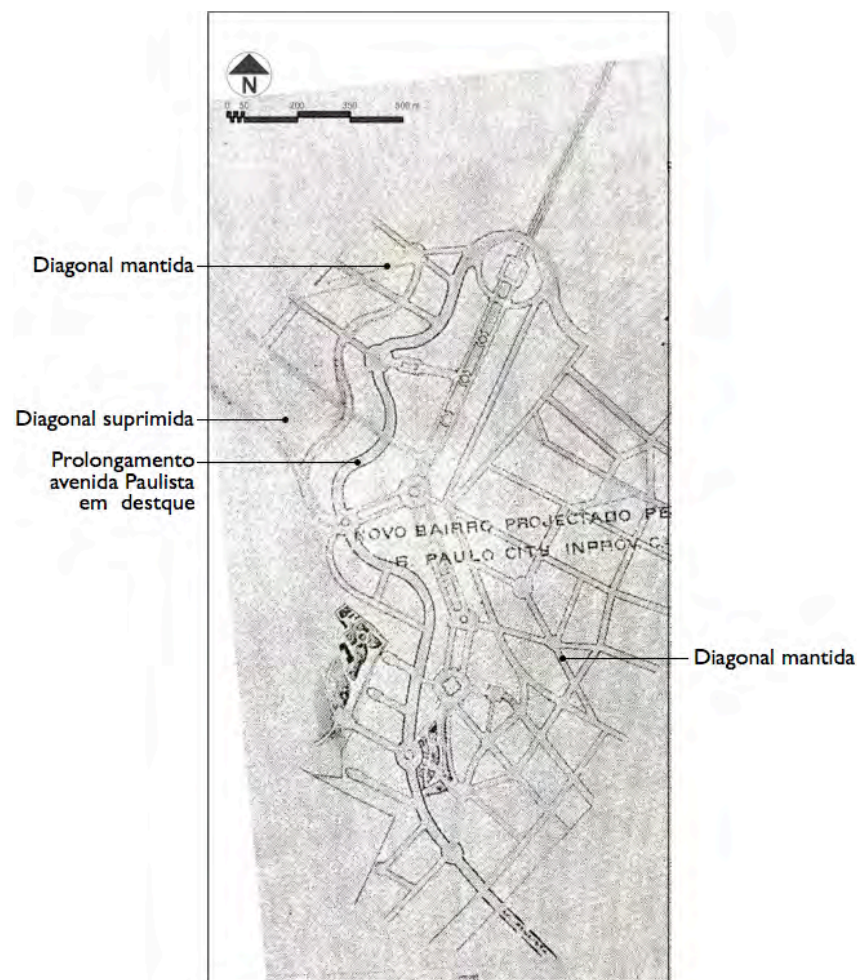


FIGURA 5.50 - Estampa 12 — Avenidas e ruas de grande comunicação a criar. Na prancha: Cidade de São Paulo — Avenidas e ruas de grande comunicação a criar. Detalhe do primeiro desenho para o Pacaembu incorporado ao Memorial da Diretoria de Obras Municipais constante no Relatório do Prefeito para 1911. In: SÃO PAULO (MUNICIPIO), DUPRAT, Raymundo. Relatório de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo. São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p. Acervo Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011.

<sup>424</sup> Expediente. Indicação n. 126, de 1913, *Correio Paulistano*, 25.mar.1913, Camara Municipal, p. 7.

<sup>425</sup> Expediente, *Correio Paulistano*, 9.ago.1913, Camara Municipal

<sup>426</sup> Pacaembú, *O Estado de S. Paulo*, 6.jan.1913, Sessão de Notícias, p. 12. — grifo do original.

residências opulentas, quando os parques, boulevards e avenidas tiverem completado esta alta obra de progresso, Pacaembú será o ponto obrigatório de *rendez-vous*, o passeio predilecto do escol da sociedade paulista.<sup>427</sup>

É interessante observar que se chamava o público em geral, “os cidadãos paulistanos” para colaborar com um empreendimento adjectivado como “aristocrático”, “soberbo”, “elegante”, “ridente”, “opulento”, destinado a ser o “passeio predileto” da elite. Do mesmo modo, meses mais tarde, o vereador José Osvald, preocupado com a acessibilidade ao “aristocrático” bairro, enviou Indicação à Câmara sugerindo “a conveniência de requisitar da Companhia Light a ligação da linha das Perdizes com a do Araçá, a fim de criar uma **linha circular, que circundará o futuro bairro do Pacaembú**”<sup>428</sup>. Não que o bonde fosse necessário aos futuros moradores, mas agregava valor ao empreendimento, como projetavam os diretores da City of San Paulo Improvements:

Não haverá dificuldades quanto à questão da luz elétrica já que a Companhia de Bondes nos assegurou sua intenção de acompanhar nossos negócios.<sup>429</sup>

Nas edições dos dias 7 e 15 de janeiro [FIGURAS 5.38 e 5.39], enfim, foi publicado, junto ao edital do concurso para os nomes das ruas<sup>430</sup>, a planta do arruamento do Pacaembu. A FIGURA 5.51 reproduz a imagem publicada, e observa-se, de imediato, ainda que se trate de planta promocional, que houve significativas alterações no projeto.



FIGURA 5.51 - 2:000\$000 em prêmios aos que propuserem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 7.jan.1913 (Base cartográfica: SARA-BRASIL, 1930)

A extensão da paulista é levada mais à Oeste, em cota mais alta, desviando da sucessão de cumeeiras e vales existentes, onde são criadas ruas que acabam em *cul-de-sacs* interligadas por escadarias. Esse traçado permanecerá no desenho de Barry Parker. Os *cul-de-sac*, na prática, são ruas

<sup>427</sup> Ibid. — grifo do original.

<sup>428</sup> Sessão ordinária em 25 de outubro. Indicação N.390, de 1913, *Correio Paulistano*, 28.out.1913, Câmara Municipal — grifo nosso.

<sup>429</sup> Tradução livre da autora. No original: “There will be no difficulty with regard to the question of electric lighting, whilst the Tramway Company have intimated their intention of following our development.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]*, p. 2.

<sup>430</sup> O Estado de S. Paulo, 7.jan.1913, p. 14.

sem saída, que não seriam tolerados pela vigência da Lei nº 1666<sup>431</sup> mas, no entanto, permitem melhor adequação do arruamento à topografia do sítio. O acesso ao Asilo dos Expostos é alterado com a eliminação das ruas em cul-de-sac.

As diagonais propostas nas Perdizes foram eliminadas, enquanto houve a incorporação de área junto à avenida Municipal, atual Dr. Arnaldo [FIGURA 5.52]. A avenida de fundo de vale sobe e alcança a avenida Paulista, de modo que surge uma bifurcação no início do novo trecho proposto como extensão desta. Os grotões nesse trecho de cota mais alta ainda são problema mas os parques e jardins são suprimidos, dando lugar a lotes problemáticos, com declividades muito acentuadas. A demarcação da área a ser loteada deixa evidente os terrenos família Alvares Penteado, que talvez demande por isolamento de sua propriedade, levando à criação das ruas 5, como se verá adiante.

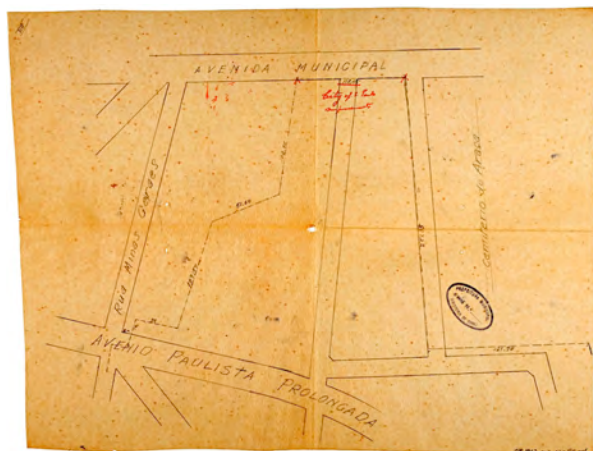


FIGURA 5.52 - Terreno adquirido pela City of San Paulo Improvements em 1912. Lápis e tinta vermelha sobre papel. Acervo AESP.

Aparece o belvedere da rua Rio de Janeiro — embora, como se viu, esteja localizado fora dos terrenos da City of San Paulo Improvements — e é criada rua em diagonal para subida entre o *rond-point* e a rua Rio de Janeiro através do prolongamento da rua Pernambuco, pois se percebe que subir diretamente para a Martinho Prado Junior é quase impraticável, principalmente para bondes, que demandavam um *grade* mais suave. O próprio *rond-point* foi reduzido para se acomodar à topografia, mas seu desenho mostra-se problemático, na medida que as chegadas das ruas não estão perfeitamente acomodadas, como mostra a FIGURA 5.53. Não está explicitado, nesse desenho, nenhuma ponte ou viaduto, talvez por se tratar de planta promocional.

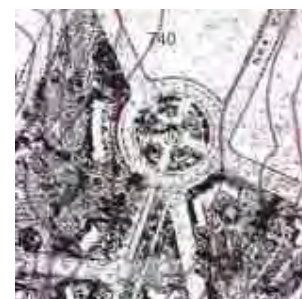


FIGURA 5.53 - 2.000\$000 em prêmios aos que propuzerem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú. Detalhe mostrando a conexão inadequada das ruas ao *rond-point*, contrariando os esquemas elaborados por Hénard. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 7.jan.1913 (Base cartográfica: SARA-BRASIL, 1930)

Um mês após o concurso para definição dos nomes das ruas criadas — que nunca foram usados —, novo anúncio é publicado nos jornais [FIGURA 5.40], mostrando o “Plano definitivo dos trabalhos de melhoramentos e embelezamento do bairro que vai ser o mais elegante e aristocrático da Capital Paulista”<sup>432</sup> [FIGURA 5.54].

Nas entrelinhas, nota-se o adiamento do lançamento do empreendimento e é pelo mesmo texto que se sabe que a perspectiva

431 SÃO PAULO (MUNICÍPIO), Lei n. 1666, de 26 de março de 1913

432 Pacaembu, O Estado de S. Paulo, 7.fev.1913

produzida por Roger Bouvard em Paris chegou a São Paulo, significando que esse desenho ainda é de autoria de Bouvard.

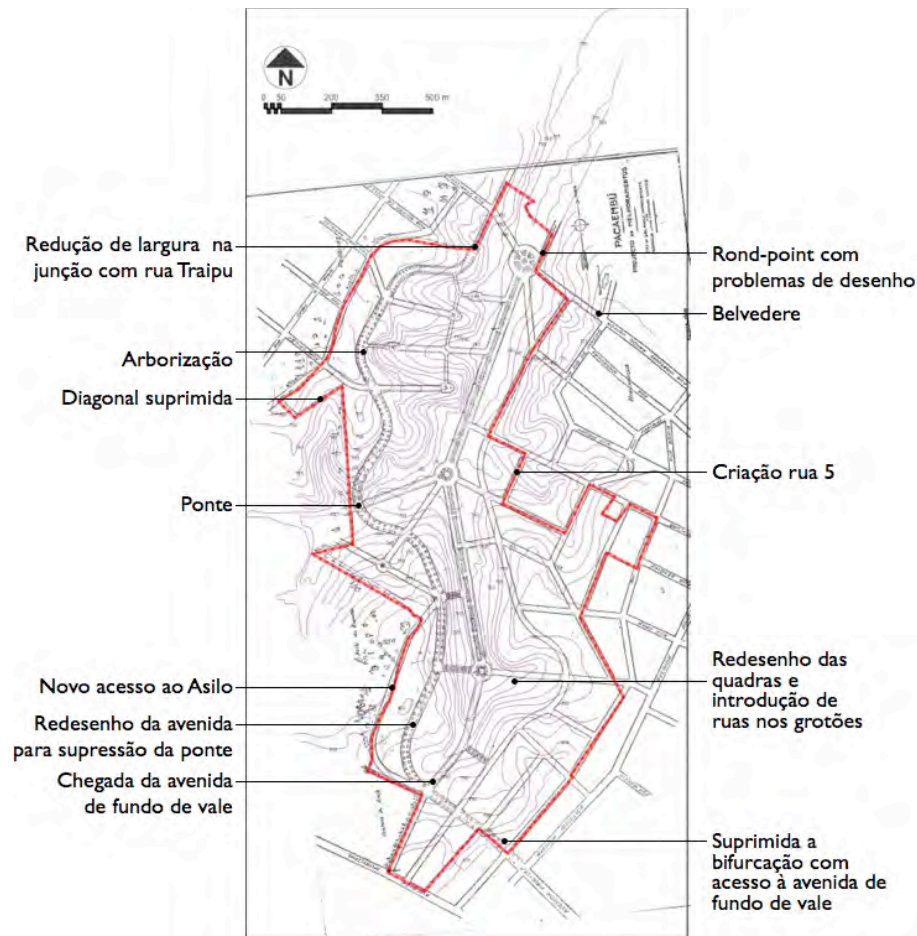


FIGURA 5.54 - Pacaembu. Plano definitivo dos trabalhos de melhoramentos e embelezamento do bairro que vai ser o mais elegante e aristocrático da Capital Paulista. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 7.fev.1913 (Base topográfica: SARA-BRASIL, 1930)

Uma vez aprovado este projecto pela Municipalidade, os nossos trabalhos serão vivamente atacados, de maneira a podermos, em muito curto espaço de tempo, apresentar à venda lotes em um local, cuja perspectiva que temos exposta na vitrina do "ESTADO" representa a transformação que se pode obter deste bairro. Este é o unico ponto que se presta admiravelmente para um nucleo de habitações ricas, confortáveis e elegantes, pois o accidentado do terreno, inteligentemente aproveitado e corrigido, só por si constitue uma verdadeira beleza que pena seria deixar inteiramente abandonada.

O publico, crente no innegavel e irresistivel progresso de S. Paulo, terá ensejo muito breve de apreciar o andamento do nosso trabalho.<sup>433</sup>

Novamente, foram feitas alterações no projeto. A avenida de fundo de vale descendo junto ao ribeirão foi redirecionada, de modo a alcançar a avenida Municipal, criando situação de descida como a existente hoje, na atual rua Major Natanael. A bifurcação no início do prolongamento da avenida Paulista parece ter sido um problema: seria mais fácil tomá-la em direção ao *rond-point* do que continuar pela Paulista.

Nota-se a indicação de arborização para valorizar a extensão da Paulista, de modo que fique muito claro que essa é a avenida principal do conjunto proposto. No entanto, quando a Paulista encontra-se com a Traipu, há redução da largura da rua — era esse alargamento que a City of San Paulo Improvements demandava à Prefeitura, como comentou-se anteriormente. Foi feito o redesenho da curva da extensão da avenida Paulista, possivelmente procurando evitar a construção de ponte e resultando em novo acesso ao Asilo dos Expostos, enquanto outra ponte curva é indicada, sobre a avenida hoje conhecida como Arnolfo de Azevedo [FIGURA 5.55]. Houve o redesenho das ruas e quadras junto ao grotões próximos ao Asilo dos

Expostos, procurando-se por melhor acomodação à topografia, porém sem o retorno das áreas ajardinadas.

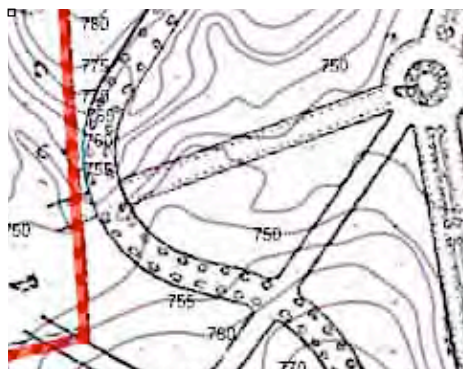


FIGURA 5.55 - Pacaembu. Plano definitivo dos trabalhos de melhoramentos e embelezamento do bairro que vae ser o mais elegante e aristocratico da Capital Paulista. Detalhe mostrando a indicação de ponte. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 7.fev.1913 (Base topográfica: SARA-BRASIL, 1930)

Incluiu-se a rua 5, talvez por demanda da família Alvares Penteado, desejando isolar-se da nova vizinhança. Finalmente, persiste o problema da acomodação das ruas que chegam ao *rond-point*.

Em consulta ao Repositório Digital de Imagens do Arquivo Público do Estado de São Paulo, encontrou-se uma prancha intitulada “Pacaembu. Projecto de melhoramentos” [FIGURA 5.56], datada de 10 de fevereiro de 1913, que provavelmente é a planta com que se solicitou aprovação do arruamento junto à Prefeitura. Sua guarda em acervo estadual pode se justificar pelas solicitações feitas pela City of San Paulo Improvements quanto à ligações de água e esgotos, conforme consta na Ata da Primeira Reunião Geral Ordinária, em que se afirma que “o Estado está analisando a questão de suprimento de água e drenagem para o Pacaembu e tem-se

negociado com a Companhia de Gás para a instalação de dutos concomitantemente à abertura de nossas ruas.”<sup>434</sup>

Essa planta pouco difere da anterior. Volta a aparecer a avenida de fundo de vale fazendo bifurcação com a extensão da Paulista; logo após, há nova alteração na curva próximo ao Asilo, mais suave e o acesso ao asilo também é revisto. A longa quadra ao lado é dividida em dois trechos. Na curva sobre a atual Arnolfo de Azevedo, observa-se leve alteração, de modo a ser desmembrada em duas curvas e, entre ambas, o viaduto reto; construí-lo em curva seria, talvez, naquele momento, tarefa de difícil consecução. Há também a indicação de continuidade da avenida que termina sob o viaduto, outra provável demanda da companhia junto à Prefeitura, como se viu. Junto ao *rond-point* onde se encontram as avenidas, surge a indicação de um parque. Os *cul-de-sac* das ruas próximas a Perdizes são nomeados como *squares*, o que pode sinalizar que se acompanhava a discussão, na Câmara, do projeto que viria a se transformar na Lei nº 1666<sup>435</sup>, somente um mês depois e que proibia ruas sem saída. O desenho problemático do *rond-point* persiste e aparece, nesse desenho, a sugestão de prolongamento em direção à São João, com novas duas ruas cruzando o vale; uma delas foi de fato aberta e é a atual ligação entre a rua Veiga Filho/Paraguaçu;

<sup>434</sup> Tradução livre da autora. No original: “The State has been considering the question of water works and drainage for the Pacaembu property and arrangements have been made with the Gas Company for the installation of pipes following the construction of our roads.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]*, p. 2.

<sup>435</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Lei n. 1666, de 26 de março de 1913*

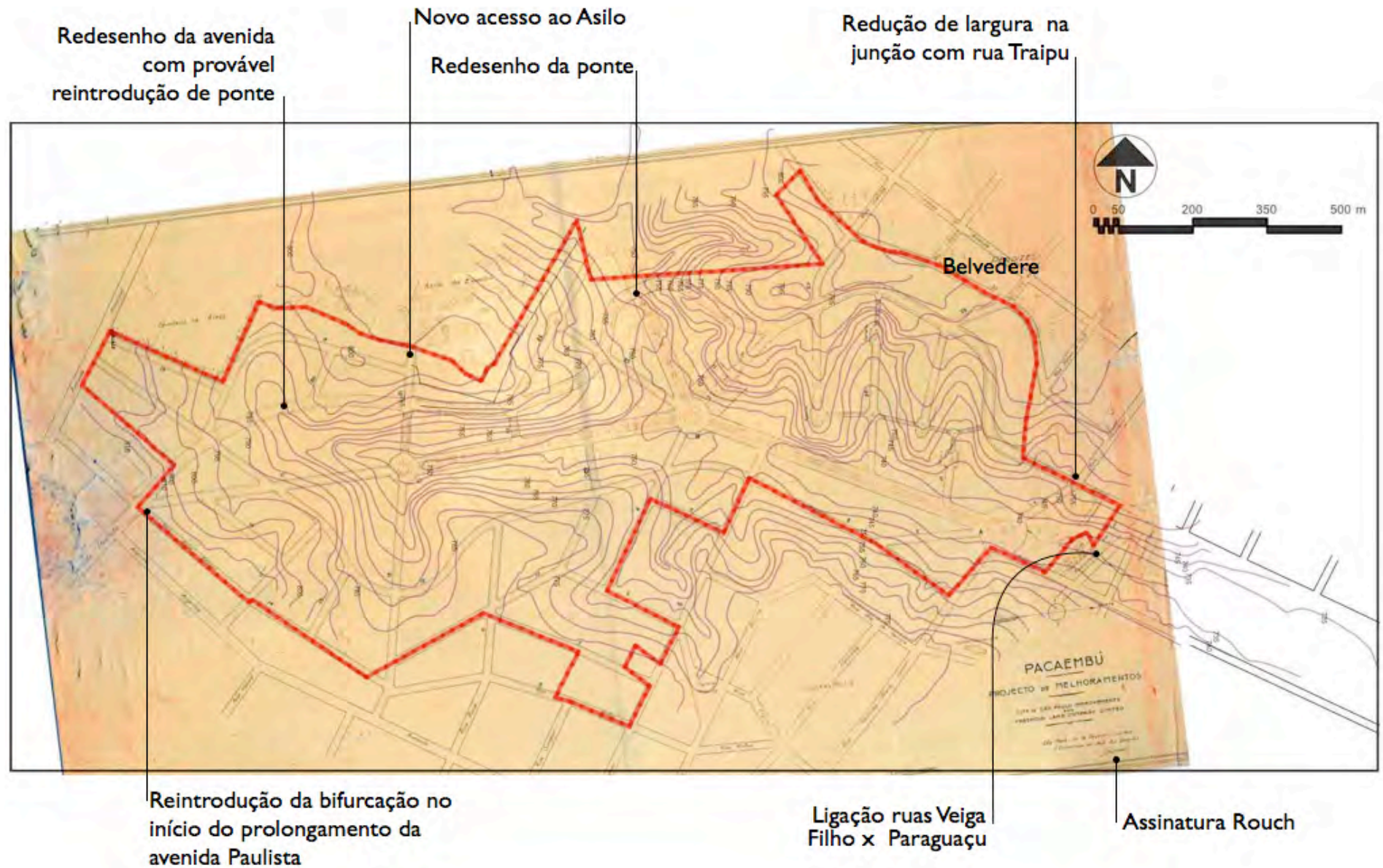


FIGURA 5.56 - Pacaembu. P. O engenheiro em chefe dos estudos [a] Rouch. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiato. (Para maior legibilidade, a imagem foi tratada, invertendo-se as cores) Acervo Repositório digital Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acesso em 22.mar.2015 (Base topográfica: SARA-BRASIL, 1930)

Corroborar a ideia de que tenha sido esse o projeto encaminhado à Prefeitura o fato de seu desenho coincidir, à exceção da omissão do *rond-point* ao final do prolongamento da avenida Paulista, com o constante na Planta da cidade de São Paulo 1913, elaborada pelos engenheiros Alexandre Cococi e Luiz Frutuoso Costa, sob solicitação da Câmara Municipal, como se observa abaixo, na FIGURA 5.57. Além do mais, há menção à data de entrada do requerimento de aprovação, 20 de fevereiro, em documentação posterior<sup>436</sup>.



FIGURA 5.57 - Planta geral da cidade de São Paulo: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa. Escala 1:15.000. Detalhe mostrando o arruamento do Pacaembu. Impressão sobre papel. 112x86cm. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

O projeto tramitava na Prefeitura em maio desse ano, pois Lord Balfour afirma, em reunião geral ordinária ocorrida em Londres nesse mês, que os

<sup>436</sup> CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD. e E. ROUCH, *Projecto de melhoramentos do Pacaembu. Rua Traipú*, 1913

projetos foram submetidos à Municipalidade para o desenvolvimento do principal empreendimento residencial, Pacaembu, juntamente com o distrito suburbano da Lapa, e até que tenham recebido aprovação oficial, o que acreditamos receber brevemente, não tem sido possível tirar as melhores vantagens.<sup>437</sup>

No entanto, ainda em 1913, relata Simoni, o projeto do Pacaembu foi “minado por uma crise financeira que apenas antecedia os graves problemas posteriores, gerados pela 1ª Grande Guerra na Europa”<sup>438</sup>. A autora credita à essa conjuntura o veto da São Paulo Railway ao ramal ferroviário que ligaria a Lapa ao Ipiranga, assunto comentado no tópico anterior, em que se examinou o caso do arruamento do Butantã.

Contribuiu para o agravamento da situação da Municipalidade a especulação sobre o valor da terra em virtude das desapropriações e demais operações necessárias à implantação dos melhoramentos na área central da cidade, que alcançou níveis insustentáveis. Quando Washington Luiz assumiu a prefeitura, as obras foram paralisadas e buscou-se um empréstimo no exterior.

Nesse momento, em que tal situação já era conhecida da diretoria londrina, como sugerem as Atas das Reuniões Gerais Ordinárias de 1913 e 1914<sup>439</sup>, a City of San Paulo Improvements solicitava à Prefeitura de São Paulo que o Município arcasse com metade dos custos das obras relativas à

<sup>437</sup> Tradução livre da autora. No original: “Further, plans have been submitted to the Municipality for the development of the principal residential property, Pacaembu, together with the suburban district of Lapa, and until these have received official approbation, which we trust shortly to receive, it has not been possible to deal with the land to the best advantage.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting* [1912], p. 2.

<sup>438</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, p. 195.

<sup>439</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting* [1913]; \_\_\_\_\_, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of 1914], respectivamente.*



implantação do arruamento do Pacaembú. Os papéis, recebidos pela Prefeitura<sup>440</sup> e provavelmente examinados por Victor da Silva Freire, que emitiu parecer a respeito, foram então enviados às comissões de Justiça, Obras e Finanças<sup>441</sup>.

Contra isso se colocou o vereador Carlos Garcia, que, em 6 de junho, fez um eloquente discurso na Câmara, acusando a conivência do Diretor de Obras Municipais, que havia dado parecer favorável à solicitante. Afirmava o vereador, lendo o requerimento da City of San Paulo Improvements:

“Nessas condições, a Companhia convencida de que v. exc julgará razoáveis estas ponderações, vem solicitar a v. Exc. A contribuição da Prefeitura numa pequena parte das despesas que reclamam aqueles melhoramentos [no Pacaembu]. Essa contribuição poderá consistir no pagamento, à razão de 7\$500 por metro quadrado da área de terrenos destinada às ruas e jardins, ficando a cargo da Companhia o movimento de terra para o preparo de todas as ruas compreendidas no perímetro das propriedades da Companhia, e ainda o calçamento completo da avenida Municipal e de duas faixas laterais ao longo dos passeios ajardinados e da sua continuação até a avenida Paulista, e ficando a Companhia desobrigada do calçamento da metade da área das ruas secundárias e da construção da ponte junto ao Asylo dos Expostos.”<sup>442</sup>

Simoni<sup>443</sup> observa que a contrapartida oferecida pela companhia, “efetuar o movimento de terra necessário ao preparo de todas as ruas dentro

de suas propriedades”, era uma “exigência legal estabelecida desde 1905”<sup>444</sup>. O vereador continua:

Por baixo dessa ponte haverá acesso entre os passeios ajardinados e a avenida Municipal, sendo prolongamento da rua Cardoso de Almeida.<sup>445</sup> [FIGURA 5.56]

O requerimento prosseguia, com a Companhia “tomando a liberdade de sugerir” que outros “trabalhos complementares” fossem realizados, em paralelo com os acima descritos:

- a) desapropriação da faixa de terrenos necessária à regularização e alargamento da rua Traipú;
- b) Prolongamento dos passeios ajardinados até a avenida S. João;
- c) Prolongamento da rua S. João até à rua Traipú”<sup>446</sup>

O vereador Carlos Garcia reclama da demora que houve para a chegada dos papéis à Câmara e dos valores a serem pagos à City of San Paulo Improvements, um cálculo efetuado por Victor da Silva Freire, que não viu incômodo no fato do Município ter desembolsar 1935 contos<sup>447</sup> com os serviços requeridos. Todas essas operações, se de fato fossem realizadas pela Prefeitura, tornavam a situação muito favorável à companhia e, “para meditar bem e estudar atentamente a questão”, apresentou requerimento em que solicitava a volta dos papéis da City of San Paulo Improvements à Câmara, para que a Diretoria de Obras Municipais informasse à casa:

- 1) Qual é o orçamento provável des desapropriações da faixa de terrenos necessários à regularização e alargamento da rua Traipú, conforme lembra a City?
- 2) A quanto pode montar o prolongamento dos passeios

<sup>440</sup> “Transmitiu-se à mesma [Câmara] o requerimento da City of S. Paulo Improvements, sobre melhoramentos do Pacaembu” In: Directoria Geral. Expediente do dia 2 de junho de 1913, *Correio Paulistano*, 3.jun.1913, Prefeitura do Município, p. 6.

<sup>441</sup> Offício da Prefeitura, remetendo os papéis relativos ao requerimento da "City of Improvements" sobre melhoramentos do Pacaembu. — Às comissões de Justiça, Obras e Finanças In: Ordem do dia 3 de junho *Correio Paulistano*, 5.jun.1913, Câmara Municipal, p. 5.

<sup>442</sup> *Correio Paulistano*, 7.jun.1913, p. 5-6. O valor corresponderia, em valores atuais, a aproximadamente R\$225,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

<sup>443</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, p. 195.

<sup>444</sup> Ibid.

<sup>445</sup> *Correio Paulistano*, 7.jun.1913, p. 5-6.

<sup>446</sup> Ibid.

<sup>447</sup> O valor corresponderia, em valores atuais, a aproximadamente R\$225,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.

ajardinados até a avenida S. João, conforme a planta da mesma Companhia City?

3) A quanto orça o prolongamento da rua de S. João até a rua Traipú?

4) A quanto orça o calçamento das ruas secundarias do plano apresentado à Prefeitura pela City?

5) Idem, das collocações das guias?

6) No caso de serem feitos os passeios das referidas ruas, a quanto orça essa despesa?

7) Qual o orçamento da ponte ou pontes apresentadas pela Companhia City, conforme as plantas?<sup>448</sup>

Não foi possível localizar as plantas referidas pelo vereador, que em seu discurso as descreve:

A Companhia apresenta duas plantas: uma de uma grande ponte, outra de duas pontes. De maneira que estas pontes têm de ligar o morro onde se acha o Asylo dos Expostos aos terrenos da Companhia.<sup>449</sup>

O vereador encerra o assunto, questionando a utilidade da solicitação da City of San Paulo Improvements, diante de outras questões municipais que considera mais urgentes, como

O Mercado 25 de Março, com o celebre appendice dos mercadinho do peixe, dos tropeiros e dos caipiras. A 600 passos daqui [da Câmara], temos a varzea do Carmo, onde já despendemos 800 contos com trabalhos de aterro e que ficará sem um melhoramento, podendo ser até um lugar de recerio, talvez sem despesa para a Camara e com grandes vantagens para o publico. Não sei si há tão urgente necessidade daquellas obras, quando existem tantas ruas no centro da cidade que precisam ser calçadas.<sup>450</sup>

Finalmente, diz-se “desanimado com o assalto tão grande e tão feroz” dos “poderosos que usurpam” terrenos em várias zonas da cidade e

aproveita a oportunidade para pedir a renúncia do seu mandato, desejando que “os srs vereadores trabalhem para salvar o municipio dos grandes assaltos que estão preparados aos cofres municipaes”, retirando-se da sessão<sup>451</sup>. No dia seguinte, *O Estado de S. Paulo* reproduz um artigo d’*O Jornal*, que repercute a fala do vereador Carlos Garcia:

O tal "Pacaembú"

Nesta capital, surgiu ha tempos uma empresa com o complicado nome de The City of San Paulo Improvements Land and Freehold Company Limited [sic], destinada a comprar e a vender terrenos, propriedades, etc., tudo isso por **preços tão absurdos**, que desde logo as suas operações começaram a concorrer para agravar a situação do povo, com **o aumento de alugueis, já não falando da subida vertiginosa do preço dos terrenos**.

Mas isso seria o menos.

A poderosa empresa, que absolutamente **não visa beneficiar as classes modestas da nossa cidade** — concebeu a idéa de fundar **um bairro aristocratico nuns matagaes existentes aos fundos do cemiterio do Araçá, entre morros inacessiveis e despenhadeiros insondaveis**.

Paraceu a toda gente, extravagante a idéa da tal Companhia do nome complicado. Mas, como se tratava de uma iniciativa de caracter particular, o povo não ligou ao caso maior importancia. Mesmo porque... cada louco com a sua mania...

E como poderia o povo interessar-se pelos negocios de uma empresa que, dispondo (?) de grandes capitaes para empregar em construcções, tratou desde seu inicio de fundar um bairro de palacios sumptuosos, — quando na capital a população pobrre, a população operaria, morre asphyxiada em casebres sem hygiene ou amontoada em cortiços immundos, como recurso contra a carestia dos alugueis?

**Entretanto, — e aqui está o grande escandalo, — a empresa poderosa, que, em suas «réclames», pomposas sempre timbrou em mostrar os seus carinhos pela alta aristocracia, pretende agora arrancar ao suor do povo a bagatella de 1.935 contos para os melhoramentos das collinas e buracos que adquiriu nos fundos do cemiterio do Araçá!...**

Deste assumpto occupou-se hontem, na sessão da Camara, o

<sup>448</sup> *Correio Paulistano*, 7.jun.1913, p. 5-6.

<sup>449</sup> *Ibid.*

<sup>450</sup> *Ibid.* O valor corresponderia, em valores atuais, a aproximadamente R\$24.000.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

<sup>451</sup> *Correio Paulistano*, 7.jun.1913, p. 5-6.

vereador dr. Carlos Garcia, produzindo seu discurso grande impressão.

O que a empresa quer é uma serie absurda de desapropriações «e que a Camara lhe pague á razão de 7\$500 o metro quadrado do terreno das ruas e praças que abrir no «Pacaembu», ficando ainda a Camara com a obrigação de calçar aquellas ruas e praças, fazer ajardinamentos etc.

Só os terrenos ficariam por 1.935 contos! Imagine-se agora em quanto ficarão os melhoramentos restantes!

Realmente tem topete a tal companhia. E mais topete o sr. director das Obras Municipaes, achando que deve ser satisfeito o pedido da empresa.

Vamos tratar detalhadamente desta questão, tendo em vista exclusivamente o interesse do povo e sabendo, embora, quanto **é bem apadrinhada a poderosa empresa americana, a que estão associados homens os mais eminentes da nossa sociedade.**

Mas outro não poderia ser o procedimento d'«O JORNAL», folha eminentemente popular.

O progressivo desenvolvimento da nossa cidade requer taes cuidados da administração municipal e dispendios tão avultados com os melhoramentos a cada passo exigidos em beneficio da população, que seria absurdo permittir no avanço projectado contra o erario municipal pelo «trust» de nacionaes e americanos que engendrou o Pacaembú.

Prosequiremos.

(D'«O JORNAL», de hontem)<sup>452</sup>

Todavia, da apreciação do discurso do vereador e da consulta à legislação citada, verificou-se que, divergindo de Simoni, que afirma que a City of San Paulo Improvements “solicitava também que a Prefeitura a desonerasse do calçamento de metade das ruas secundárias de seu arruamento no Pacaembú”, desobrigando-a “de exigências estabelecidas pela Lei nº 1193 de 1909, que impunha o custeio pelo proprietário de terras de metade do valor orçado para o calçamento das ruas por ele abertas”<sup>453</sup>, a companhia não

era, àquela altura, obrigada a fazê-lo, posto que a Lei nº 1666, de março de 1913, revoga as anteriores:

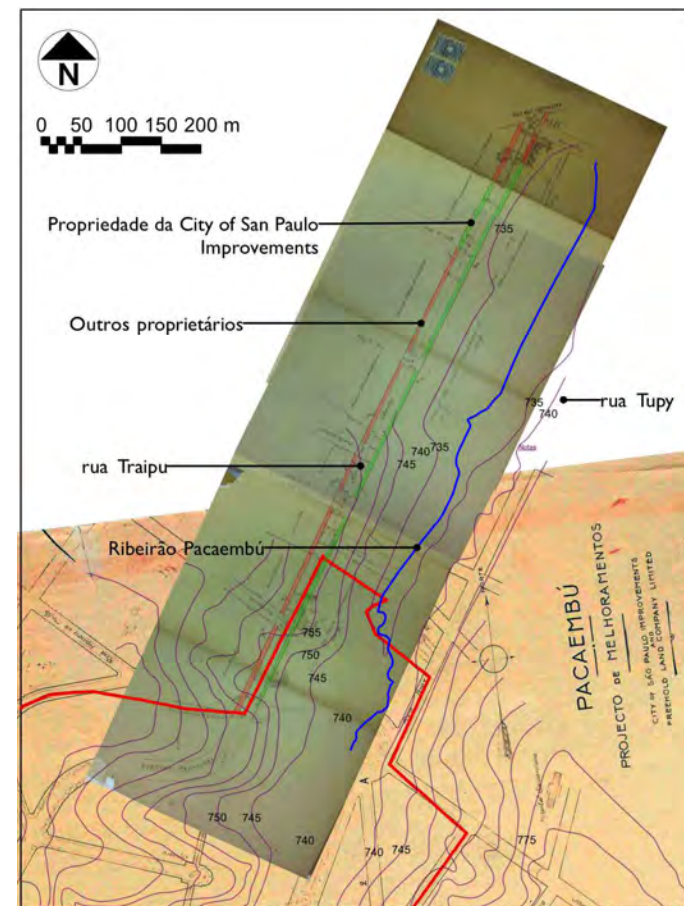


FIGURA 5.58 - *Projecto de melhoramentos do pacaembu. Rua Traipu* Estudo de extensão da rua Traipu aplicado sobre o *Projecto de melhoramentos, de 10 de fevereiro de 1913*. Em verde, os terrenos pertencentes à City of San Paulo Improvements; em vermelho, terrenos pertencentes a terceiros e que a companhia requeria expropriação, por parte da Prefeitura. Arquivo Câmara Municipal de São Paulo. Foto da autora, 2012. (Base topográfica: SARA-BRASIL, 1930)

Art. 11º — Regovam-se as disposições da lei n. 1.193, de 9 de março de 1909, e todas as outras que forem contrarias à presente lei.<sup>454</sup>

<sup>452</sup> O tal "Pacaembu", *O Estado de S. Paulo*, 8.jun.1913, Secção Livre, p. 12. — grifo nosso

<sup>453</sup> \_\_\_\_\_, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, p. 196.

<sup>454</sup> SÃO PAULO (MIUNICIPIO), *Lei n. 1666, de 26 de março de 1913*

E, portanto, extinguiu a obrigatoriedade citada pela autora, como uma das razões para exaltação do vereador Carlos Garcia. Sugere-se interpretação diversa: o problema estaria não na abertura de um precedente, ao livrar-se de exigência legislativa, mas no vultoso montante a despender com o arruamento “aristocrático” em “buracos nos fundos do cemitério do Araçá”, enquanto havia demandas mais urgentes à espera de verba pública, como os exemplos levados pelo vereador à tribuna da Câmara Municipal.

Quanto aos “serviços complementares” sugeridos à Municipalidade, estes já eram estudados pelos técnicos da companhia anteriormente à solicitação enviada à Prefeitura. Encontrou-se o processo referente a tal demanda, com estudo realizado pela City of San Paulo Improvements datado de março de 1913, contemplando o alargamento e extensão da rua Traipú até a avenida São João [FIGURA 5.58].

No requerimento que acompanha o estudo, a companhia solicita à “Municipalidade que lhe seja confiada a execução dos trabalhos de alargamento da rua Traipú para 25 metros, no trecho compreendido entre a **parte da avenida do Pacaembú já construída pela suplicante**, em seus terrenos, e a rua Palmeiras”<sup>455</sup>.

Duas informações merecem atenção: havia obras de abertura de ruas em andamento, o que causa surpresa, pois supunha-se que o projeto não havia avançado além dos estudos; e segundo, na contramão do que se supõe a partir do comentário do vereador Carlos Garcia, feito em junho, anteriormente a companhia quis se responsabilizar pelas obras. O que teria então ocorrido para modificar tal situação e levar a companhia a solicitar o auxílio da Prefeitura? Duas respostas possíveis se apresentam, no momento. Em primeiro lugar, as condições financeiras gerais se agravaram, como já se comentou aqui, e decidiu-se por tentar dividir a conta com o poder público.

<sup>455</sup> CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD. e E. ROUCH, *Projecto de melhoramentos do Pacaembu. Rua Traipú — grifo nosso*.

Em segundo lugar, as obras, para serem levadas a cabo, demandavam a intervenção em propriedades que não pertenciam à City of San Paulo Improvements e, portanto, ou a companhia os adquiria — agora, a preços bem mais altos —, ou solicitava ao poder municipal que os desapropriasse, resolvendo a questão em outras bases. Assim, o requerimento enviado em março sugere que se optou pela segunda possibilidade:

No requerimento que a Companhia teve a honra de apresentar, em 20 de fevereiro ultimo, pedindo aprovação do projecto do Pacaembú, foi lembrada a conveniência do alargamento da rua Traipú e a expropriação dos terrenos lateraes, não pertencentes à Companhia, porque o plano de embelezamento do Pacaembú só é possível nessas condições, visto que fica deste modo assegurada a comunicação imprescindível da rua Palmeiras com a nossa Avenida Principal.

O plano geral junto a este requerimento indica a ligação projectada, pondo em evidencia a relação de continuidade entre o nosso plano e o alargamento ora requerido.<sup>456</sup>

Esta era uma questão urgente para a companhia que é enfatizada no documento e a City of San Paulo Improvements comprometia-se, garantidas as expropriações, “a executar todos os trabalhos de alargamento, calçamento, etc.”<sup>457</sup> segundo o orçamento que enviava anexo. Assegurava-se, também, a realização da ideia do Diretor de Obras Municipais. Junto ao requerimento, foi anexado um desenho com o esquema de circulação que a companhia desejava [FIGURA 5.59], completamente coincidente com o esquema proposto por Victor da Silva Freire no Memorial que acompanhava o Relatório de 1911...<sup>458</sup>

<sup>456</sup> Ibid. — grifo do original. Não se sabe se o requerimento foi considerado ou arquivado sem exame. O fato é que, como é verificável hoje, o alargamento solicitado não se efetivou e a rua Traipu, no seu tramo original, continua com a mesma largura.

<sup>457</sup> Ibid.

<sup>458</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat*

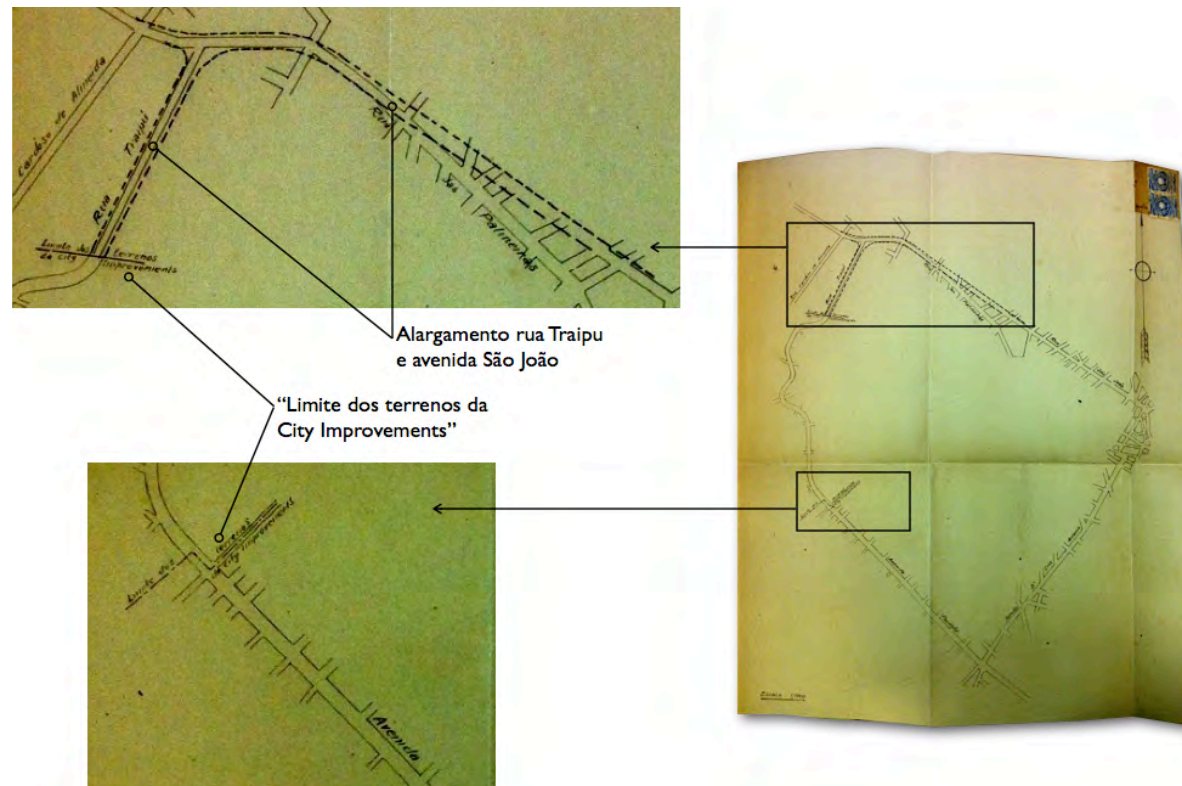


FIGURA 5.59 - Planta schematica da junção da Avenida Paulista à Rua Palmeiras. Escala 1:1000. No canto superior esquerdo, detalhe mostrando, em pontilhado, o alargamento da rua Traipu e também do eixo rua das Palmeiras-avenida São João. Em ambos os detalhes, a demarcação das terras da City of San Paulo Improvements. Cópia heliográfica. Arquivo Câmara Municipal de São Paulo. Foto da autora, 2012

As tratativas entre a Diretoria de Obras Municipais e a City of San Paulo Improvements continuaram. Pouco tempo depois, em julho, outro requerimento foi enviado à Prefeitura. Desta vez, enviava-se o projeto de “prolongamento dos jardins do Pacaembú até a Rua das Palmeiras” [FIGURA 5.60], atendendo a um “pedido” do Diretor de Obras.

No ofício afirmava-se que, “caso a Prefeitura quiser, podemos executar o serviço juntamente com o do Pacaembú”<sup>459</sup>. O que se propunha, aparentemente, era a continuação da canalização do ribeirão Pacaembú, recebendo o mesmo tratamento constante do projeto do arruamento.

<sup>459</sup> CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD., *Projecto do Pacaembu. Prolongamento dos jardins do "Rond-Point" A até a Rua das Palmeiras*, 1913

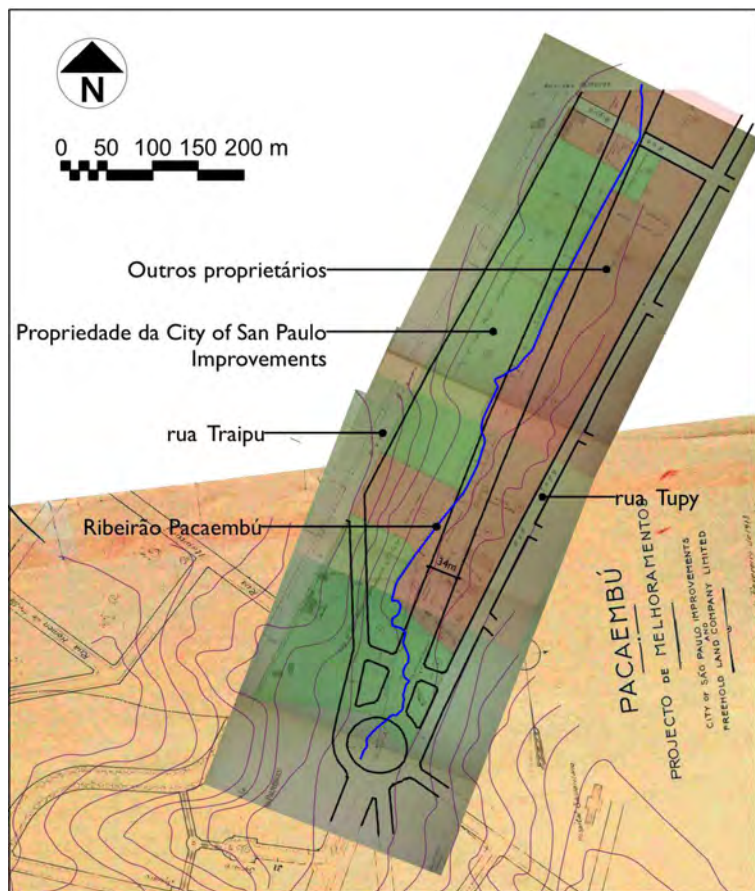


FIGURA 5.60 - *Projecto do pacaembu. Prolongamento dos jardins do "Rond Point" A até a Rua das Palmeiras e Pacaembú. Projecto de melhoramentos.* Em verde, os terrenos pertencentes à City of San Paulo Improvements; em vermelho, terrenos pertencentes a terceiros e que a companhia requeria expropriação, por parte da Prefeitura. Arquivo Câmara Municipal de São Paulo e AESP. Redesenho e foto da autora, 2012.

Possivelmente, seria a implantação de um canal aberto muito semelhante aos canais idealizados por Saturnino de Brito para Santos. No memorial incluso, contava uma “variante” e a abertura de nova rua “E” que é a atual rua Cândido Espinheira [FIGURA 5.61]:

Traçamos neste projecto uma rua atravessando os jardins e ligando a rua Tupy à Rua Traipu [...]

O prolongamento dos jardins poderia ainda ser feito segundo a variante indicada em azul [n]a nossa planta parcelar [...] Os jardins seriam desviados para o Oeste partindo do “rond -point A” até o eixo da rua transversal Este para depois seguir a linha mediana entre as ruas Tupy e Traipu.



FIGURA 5.61 - Localização das ruas propostas pela City of San Paulo Improvements em 1913. Base: Planta geral da cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.0000. Impressão colorida sobre papel. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Tanto o projeto de ampliação da rua Traipu quanto este, eram assinados por Émile Rouch, assessorado por Pierre Troy, que fizera os levantamentos. No entanto, o primeiro era assinado por Louis Vergé e este segundo por Williamson, como diretor interino, o que pode significar que Vergé tenha deixado a companhia nesse período. Um terceiro processo foi encontrado no Arquivo da Câmara Municipal, enviado pela City of San Paulo Improvements à Prefeitura, datado de 3 de março de 1913 e com parecer do Diretor de Obras interino emitido em 21 de julho desse ano. Em ofício também assinado por Vergé, solicitava-se autorização para que a companhia efetuasse melhoramentos na rua Caiuby, “fora das propriedades pertencentes ao Supplicante” e visavam “viabilizar a rua Caiuby”, operação, segundo o documento, “de grande importância para a cidade, porque essa rua liga diretamente a Rua Cardoso de Almeida à Avenida Principal já

**aprovada** pela Municipalidade e **construída** pela City of San Paulo Improvements & Freehold Land Company Limited.”<sup>460</sup> O Diretor interino — Victor da Silva Freire havia entrado em licença de seis meses para ir à Gand — responde de modo simpático à solicitação, encaminhando-a à Câmara, para apreciação dos vereadores:

Julga esta Directoria, depois de haver verificado o projecto junto, agenciado pela City S. Paulo Improvements F. L. Co. Ltd., que o mesmo deve merecer atenção dos illustres Vereadores por tratar-se de melhorar a rua Caiuby, que ligará o salubre bairro das Perdizes à avenida principal do Pacaembú <sup>461</sup>

Novamente, chama a atenção o fato das obras estarem em andamento e a informação de que a avenida principal, ou parte considerável dela, já estava implementada. É algo que merece pesquisa mais detalhada, porque talvez o projeto tenha sido aprovado por partes. Assim, aprovado e sendo executado, era natural que passasse a constar da Planta geral da cidade de São Paulo <sup>462</sup> preparada por João Pedro Cardoso para 1914, como se observa na FIGURA 5.62.

Entretanto, havia outras restrições e problemas a enfrentar para a total implantação do arruamento, como por exemplo a restrição que a Lei nº 1666 <sup>463</sup> impunha quanto a ruas sem saída e extensão de quadras. Observa-se movimentação no escritório técnico da companhia visando atender às demandas da Diretoria de Obras Municipais e agilizar a completa aprovação do empreendimento. Igualmente, a Diretoria de Obras buscava cooperar com

a companhia. Assim, apurou-se que em setembro o processo ainda tramitava na Prefeitura <sup>464</sup>.



FIGURA 5.62 - O arruamento do Pacaembú na Planta geral da cidade de São Paulo de 1914. Planta geral da cidade de São Paulo 1914. Escala 1:20.0000. Impressão colorida sobre papel. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo

Os registros de Oelsner no *Engineers Dept Weekly Reports* mostram que a equipe esteve envolvida com levantamentos, trabalhos de campo, locação de limites — provavelmente cercas — até meados de 1914 <sup>465</sup>, quando houve o agravamento da crise financeira no Brasil e a situação política na Europa já andava um tanto delicada, e que os trabalhos continuaram apesar da saída de Rouch e Troy <sup>466</sup>. Em agosto de 1914, a

<sup>460</sup> \_\_\_\_\_. „Projecto do Pacaembu. Rua Caiuby, 1913 — grifo nosso.

<sup>461</sup> Ibid. Não se conseguiu esclarecer quem assina.

<sup>462</sup> COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA e João Pedro CARDOSO, *Planta geral da cidade de São Paulo*, 1914

<sup>463</sup> SÃO PAULO (MIUNICIPIO), *Lei n. 1666, de 26 de março de 1913*

<sup>464</sup> Directoria Geral. Expediente de 26 de setembro de 1913, *Correio Paulistano*, 27.set.1913, Prefeitura do Município, p. 7.

<sup>465</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923, 21st - 28th June 1914*

<sup>466</sup> Ibid., 28th June - 5th July 1914

equipe estava ocupada com o movimento de terra das ruas 5 e 6, contíguas à propriedade da família Álvares Penteado, no Pacaembu, quando os trabalhos foram suspensos, “por ordem da Gerência”<sup>467</sup>. Não se conseguiu apurar as exatas razões para isso, mas supõe-se que se deva à chegada de Douglas Gurd a São Paulo que, assumindo a gerência local a partir de então, quis avaliar o andamento de obras e serviços para rever diretrizes diante do quadro de crise. Há menção à situação, que inspirava cuidados, nos relatórios da Diretoria. Enquanto foram realizadas 312 vendas que chegaram a £99.000<sup>468</sup> no primeiro semestre, “com a deflagração da guerra houve uma drástica e contínua redução, chegando-se quase à estagnação”<sup>469</sup> e as operações de venda se reduziram a apenas 16 “nos últimos cinco meses do ano, gerando uma receita próxima a £11.000”<sup>470</sup>.

No início de novembro, o projeto de Rouch/Bouvard ainda era considerado para a área do Pacaembú, todavia, o relatório de Oelsner deixa claro que houve alterações :

Eu:  
Pacaembú, lote 9, **reunindo lotes para complementação do projeto** e levantamento de M. Rouch, planta 1:1000  
G. S. Dodd:  
Completando **novos** projetos do Pacaembú 1:1000<sup>471</sup>

<sup>467</sup> Tradução livre da autora. No original: “The crowning of these two streets has been stopped by order of Management” In: *ibid.*, 16th - 23rd august 1914

<sup>468</sup> O valor corresponderia a 1.485:000\$000. Em valores atuais, perto de R\$44.550.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

<sup>469</sup> Tradução livre da autora. No original: “...from the outbreak of war there has been a very heavy and continuous decline, amounting almost to stagnation...” In: Harold E. CARTER, *Report of the directors [1914]*, 1916, p. 2. Em virtude da guerra, o relatório referente a 1914 só foi emitido em 1916.

<sup>470</sup> Tradução livre da autora. No original: “...the sales for the last 5 months of the year being but 16 in number and amounting to only about £11.000 gross” In: *ibid.* O valor corresponderia a 165:000\$000. Em valores atuais, perto de R\$4.950.000,00, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP.*

<sup>471</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: / Pacaembú, lot 9, getting lots together for completion of Mr. Rouch’s plan and Survey, plan 1:1000 / G. S. Dodd: / Completing new

A partir daí e no ano seguinte, aparecem referências ao “Projeto nº4”, não localizado até o momento. Todavia, os relatórios semanais indicam que as possíveis alterações estejam relacionadas a correções advindas da revisão da área da propriedade, conforme relatos de junho de 1915:

5th - 12 June 1915

Eu:

Procurando pelos perfis de Mr. Rouch e alterando-os conforme o projeto.

Alterando Rua Mangabeira conforme a escritura e ruas contíguas.

G. S. Dodd: Em campo com o engenheiro do Asylo dos Expostos, examinando escavações.

Incluindo curvas de nível a cada 2m no novo projeto nº4, ampliando parcialmente o mesmo como Pantógrafo de 1:2000 para 1:1000

Incluindo os pontos de triangulação de Mr. Rouch que são necessários para locação de ruas do Projeto nº 4 no novo desenho 1:1000

V. Bazzani: Desenhando com Mr. Dodd o desenho acima

H. Maroni: Idem<sup>472</sup>

Duas semanas depois, Oelsner preparava a “Planta do Pacaembu com as intersecções das ruas e pontos de curvas”<sup>473</sup>, além de ter providenciado a inserção do novo limite com o Asilo dos Expostos, implicando em novo cálculo de áreas, em conjunto com o engenheiro do Asilo. O trabalho das semanas precedentes resultou na elaboração de um plano geral do Pacaembu, em escala 1:5000, cuja cópia seria enviada a

plans of Pacaembú 1:1000” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923, 8th - 14th november 1914 — grifo nosso.*

<sup>472</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: Pacaembú, lot 9, Project nº 4/ Looking up Mr. Rouchs profiles and altering same according to project./ Altering Rua Mangabeira according to deed and adjoining streets./ G. S. Dodd: With engineer of Asylo dos Expostos in field, examining escavations./ Putting in Contours every 2m into new plan nº 4, partly enlarging same with Pantograph from 1:2000 into 1:1000./ Putting Mr. Rouchs triangulation points which are necessary for location of streets of Project nº 4 on new plan 1:1000./ V. Bazzani: Drafting and with Mr. Dodd on above/ H. Maroni: Ditto” In: *ibid.*, 5th - 12 June 1915

<sup>473</sup> *ibid.*, 21st-26th June 1915



Londres, bem como à Prefeitura<sup>474</sup>. A última menção ao “Projeto nº 4” nos relatórios de Oelsner aparece em meados de agosto seguinte, quando o engenheiro se refere a “estudos” concernentes ao mesmo<sup>475</sup>. No final de dezembro, há a última menção à área do Pacaembú, reportando “movimento de terra no fim da Avenida Paulista” e o “estudo de ruas no lado das Perdizes”, a cargo de Oelsner e Dodd<sup>476</sup>.

O projeto e as obras do Pacaembú foram paralisados nesse momento. Pesquisas precedentes apontam a dificuldade em lidar com a configuração topográfica do sítio e ao mesmo tempo atender à legislação vigente quanto à abertura de ruas como razão para o abandono do projeto<sup>477</sup>.

De fato, além da largura das vias, fixada em 16 e 25 metros, caso fossem ruas ou avenidas, exigência presente na Lei nº 1666, o Artigo nº 12 proibia que se produzissem, na implantação das mesmas, “cortes ou aterros de altura superior a 3 metros”<sup>478</sup>, o que parecia tornar impossível, para o caso do Pacaembú, qualquer tentativa de implantação de um sistema viário. Além disso, como se viu no caso do alargamento da rua Traipu e do prolongamento dos “jardins” em direção à avenida São João, o referido Ato proibia também a “abertura de ruas que importem em desapropriação por conta do Município”, obliterando a pretensões da companhia para completar

474 Ibid., 5th - 10th July 1915

475 Ibid., 16th - 21st August 1915

476 Tradução livre da autora. No original “Self: / [...] Pacaembu Earth movement end of Avenida Paulista/ Perdizes side, study for roads/ G. S. Dodd: with me on above.” In: *ibid.*, 20th-25 December 1915

477 Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*; Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*; Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, 2002; Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*

478 SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Acto n.769, de 14 de junho de 1915, Regulamenta a lei n. 1666, de 26 de março de 1913, e as disposições legais referentes a vias publicas por essa lei não revogadas*

a ligação entre as avenidas Paulista e São João, circuito, aliás, proposto por Victor da Silva Freire.

Entretanto, em pesquisa mais recente, Simoni aponta que seriam outras as razões para a descontinuidade do projeto. Comentando sobre a mudança da relação entre proprietários de terras e a Prefeitura a partir da aprovação da Lei nº 1666, a autora afirma que enquanto certos aspectos daquela lei, como a exigência da apresentação de plantas técnicas beneficiavam a City of San Paulo Improvements, “que se valia largamente do conhecimento técnico-urbanístico para obter êxito em seus negócios imobiliários, nunca dispensando a elaboração de plantas técnicas”<sup>479</sup>; de outro lado, a solicitação para auxílio, em forma de melhoramentos providos pela municipalidade, para a continuidade do projeto Pacaembú “não encontrou a boa vontade dos vereadores”<sup>480</sup>.

Nesse momento, como já comentado, o país atravessava uma séria crise financeira, que se iniciara em 1913 e que foi acentuada com o início da Primeira Grande Guerra, estendendo-se até 1916. “Os recursos municipais escassearam e os compromissos assumidos precisaram ser suspensos”<sup>481</sup>. Desse modo, comenta Simoni<sup>482</sup>; “as restrições a obras, sobretudo, aquelas consideradas de aformoseamento, marcaram o período”.

Do outro lado do Atlântico, em Londres, as coisas não iam bem. Havia os problemas advindos do comportamento pouco ético de Edouard Fontaine de Laveleye; as receitas provenientes do Brasil haviam se reduzido drasticamente e não havia condições para solicitar que os financiadores — os

479 \_\_\_\_\_, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, p. 204.

480 *Ibid.*, p. 199.

481 *Ibid.*, p. 235.

482 *Ibid.*

Trustees, fossem chamados a injetar um aporte financeiro por mínimo que fosse, em decorrência da instabilidade trazida pela guerra, de modo que o empreendimento deveria, imperiosamente, ser repensado<sup>483</sup>. Seria preciso contar com a ajuda dos sócios brasileiros e da Municipalidade paulistana, o que também estava fora de questão, conforme comenta Simoni. Assim, em 6 de maio de 1916, o requerimento da City of San Paulo Improvements é finalmente arquivado:

Os pareceres ns. 39, 32 e 54 das comissões de Justiça, Obras e Finanças, opinando pelo arquivamento de um requerimento da “City of S. Paulo Improvements”, relativo aos melhoramentos do valle do Pacaembu’.<sup>484</sup>

Como Simoni já havia comentado, “o requerimento da City, rejeitado pela Câmara, nem sequer mencionou a questão da largura de ruas<sup>485</sup>. As razões eram de ordem financeira, como o parecer da comissão de Justiça esclarece:

A City of San Paulo Improvements Land Co., Ltd., ofereceu à Camara um projecto grandioso de aproveitamento do valle do Pacaembú, na formação de um novo arrabalde, em continuação ao de Hygienopolis, ligando entre si a avenida Paulista e a futura de S. João, bem como aquelle bairro ao das Perdizes. É grandioso, realmente, o projecto e, si executado, dotaria a nossa cidade de um arrabalde que seria de encantadora belleza. Mas, é inapropriado e **muito caro**. Na área urbana, a população é ainda muito pouco densa, e superficies grandes de terrenos para cosntruções formam grandes manchas na planta da cidade. **Não há, pois, para o poder público, necessidade de abrir novos arrabaldes**; pelo contrario, parece que, sendo tão esparsa a nossa população, a Camara deve empregar todos os

esforços para se não aumentar inutilmente a área da cidade, oberando-se [sic] de despesas evitaveis.

A contribuição que a Companhia espera da Camara foi orçada em mais de 2.200:000\$000. Ora, os saldos que se apurarem no custeio dos serviços organizados e no serviço da divida, são exiguos demais para os grandes e urgentes dispendios reclamados na área urbana.<sup>486</sup>

A comissão de Obras mostrou-se “de pleno accordo” com a comissão de Justiça. E a comissão de Finanças emitiu o seguinte parecer:

A Comissão de Finanças, acceitando as razões com que a Comissão de Justiça justifica a conclusão de seu parecer, é também pelo arquivamento dos **papeis que tratam de um auxilio** pedido à Camara pela “City of San Paulo Improvements Improvements Land Comp., Limited”, para os melhoramentos do valle do Pacaembú. **O Thesouro Municipal não pode admittir, no momento actual, outras despesas que não sejam as ordinarias.**<sup>487</sup>

Devido a tais dificuldades, não houve, por parte da City of San Paulo Improvements, nenhuma ação para reverter a decisão da Câmara. Isto porque, no mesmo ano, outra frente de trabalho passa a ocupar espaço, cada vez maior, dentro do escritório da companhia em São Paulo. Trata-se do projeto da Garden-City, opção deliberada pela diretoria londrina para enfrentar a difícil situação da empresa naquele período.

Por essa razão, o arruamento do Pacaembú não consta Planta da cidade de São Paulo de 1916, assim como a extensão dos jardins até a avenida São João ou a abertura da rua E, como mostra a FIGURA 5.63.

<sup>483</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of Ordinary meeting of 1914]*, 1915

<sup>484</sup> Ordem do dia, *O Estado de S. Paulo*, 7.mai.1916, Camara Municipal, p. 5.

<sup>485</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*, p. 199.

<sup>486</sup> Ordem do dia 6 de maio de 1916, *Correio Paulistano*, 3[8].mai.1916, Camara Municipal, p. 5. — grifo nosso

<sup>487</sup> *Ibid.* — grifo nosso



FIGURA 5.63 -Planta da cidade de São Paulo: levantada pela Divisão cadastral da 2ª secção da Directoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal. Edição provisória. 1916. Detalhe mostrando a região do Pacaembú. Impressão sobre papel. Cor. Escala: 1: 20.000. Acervo Museu Paulista da Universidade de São Paulo. Coleção João Baptista de Campos Aguirra

No segundo semestre de 1916, a companhia inicia tratativas para a contratação de Barry Parker, que chegaria ao Brasil em fevereiro de 1917. Na Ata da Quinta Reunião Geral Ordinária<sup>488</sup>, referente ao balanço do ano de 1916, Lord Balfour comunica a contratação de Parker. Assim o presidente da City of San Paulo Improvements justifica a contratação de Parker:

Os diretores estão persuadidos da conveniência de estarmos bem preparados para o caso de qualquer demanda por construções nas terras da Compahia, e em vista disso, pela urgente solicitação do Managing Director [Gurd], nós contratamos os serviços de Mr. Barry Parker, que é muito conhecido em nosso país, para examinar e projetar um novo plano de loteamento da propriedade de Higienópolis. Esta

propriedade é uma parte muito valiosa de nossas posses, e de acordo com Mr. Gurd a expansão da cidade alcançou os seus limites. Nós formulamos um esquema para lidar com esse trecho especial de terreno o qual envolveu um grande desembolso, com o qual esperava-se que a Municipalidade de São Paulo contribuisse. Isso foi há um ano ou dois, e as condições se alteraram substancialmente durante os últimos anos que se achou necessário modificar esses planos. Or essa razão Mr. Barry Parker tem se ocupado em desenhar novos projetos os quais, até onde podemos concluir, desenvolveria a propriedade de maneira mais econômica sem depreciá-la. Tais planos foram agora submetidos à Municipalidade para aprovação.<sup>489</sup>

Portanto, embora houvesse dificuldades a superar relativamente à legislação municipal, existiram outras que tomaram maior vulto, de ordem financeira. Naquele momento, não houve condições da companhia arcar sozinha com os custos envolvidos na implantação do arruamento do Pacaembú. Não se tratava apenas das obras, mas da necessidade de imediato retorno do investimento, o que, nas condições que acima foram descritas, era impossível.

Veja-se, ademais, o relato feito por Harold Carter, secretário da City of San Paulo Improvements, relativamente ao ano de 1915, comunicando aos

<sup>488</sup> Tradução livre da autora. No original: “The directors are impressed with the desirability of being quite prepared in the event of any demand for building on the Company’s land, and with this in view, on the urgent solicitation of the Managing Director [Gurd], we have retained the services of Mr. Barry Parker, who is well known in this country, in order to survey and design a new plan for the laying out of the Hygienopolis Estate. This estate forms a very valuable part of our property, and according to Mr. Gurd the expansion of the City has now reached its boundaries. We had formulated a scheme to deal with this particular piece of property which involved a very large expenditure, to which the Municipality of San Paulo were expected to contribute. That was a year or two ago, and the conditions have so materially altered during the past few years that it has been found necessary to modify these plans. For that reason Mr. Barry Parker has been busy in designing new plans which, so far as we can gather, would develop the property in a more economical manner without detracting from its value. These plans have now been submitted to the Municipality for approval.” In: *ibid.*, p. 1-2. — grifo nosso.

<sup>488</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the fifth ordinary general meeting [1916]*, 1917

acionistas sobre a vertiginosa queda nas vendas e a alteração de planos que se seguiu:

O grande êxodo de homens dos países beligerantes, mas especialmente de italianos, subsequente à entrada de seu país na guerra, junto com a quase completa interrupção da imigração no porto de Santos, em conjunto com as condições gerais anormais, produziram praticamente a estagnação do mercado imobiliário e da atividade construtora, comparando-se com anos anteriores.

Sob essas circunstâncias, os Diretores consideraram recomendável reduzir o programa de urbanização e dedicar seus esforços para o desenvolvimento de uma propriedade em particular. Essa propriedade, situada no distrito de Villa America, está sendo organizada sob linhas “Garden City”, de acordo com projetos preparados pelo Sr. Raymond Unwin, F.R.I.B.A.<sup>490</sup>

Assim, o projeto do Pacaembú idealizado por Joseph-Antoine Bouvard não foi abandonado em 1913, mas, ao contrário, houve esforços da companhia para levá-lo a cabo até 1916, sendo retomado no ano seguinte, sob os cuidados de Barry Parker, que considerou o traçado de Bouvard porque parte das ruas havia sido aberta, como se observa na FIGURA 5.64.

A foto não é datada, mas Martin Jayo supõe que tenha sido produzida por volta de 1920-22. É possível ver, sob a asa do aeroplano, parte do prolongamento da avenida Paulista e ruas adjacentes, próximas à rua Cardoso de Almeida.



FIGURA 5.64 - Pacaembú valley, Perdizes. São Paulo, Brazil. Em verde, as terras da City of San Paulo Improvements, onde se observam trechos do prolongamento da avenida Paulista aberto até 1915; em tracejado, o trecho da rua Caiuby objeto do requerimento da companhia à Prefeitura. Fotografia P&B. [s.d.] Coleção Martin Jayo

Na foto seguinte, FIGURA 5.65, o sobrevôo mostra o Pacaembú em relação ao centro da cidade, clara referência à sua importância dentre as diversas propriedades da City of San Paulo Improvements.

Outra consideração importante a fazer diz respeito à participação de Bouvard na City of San Paulo Improvements. Na época em que se realizou o convite a Unwin e depois a Parker, Bouvard ainda integrava a companhia, ocupando a vice-presidência e sendo remunerado com a divisão de lucros como os demais diretores. No entanto, não se achou, em nenhum documento menção à eventual indicação de Bouvard em favor da contratação dos arquitetos britânicos.

<sup>490</sup> Tradução livre da autora. No original: “The large exodus of men of the belligerent countries, but particularly of the Italians, subsequent to the entrance of their country into the war, together with the almost complete stoppage of immigration into the Port of Santos, coupled with the abnormal conditions generally, produced practically a cessation in real property dealings and building operations as compared with previous years. / Under these circumstances the Directors considered it advisable to reduce the programme of development and to devote their efforts to the improvement of one particular estate. This property, situated in the district of Villa America, is being laid out on Garden City lines, in accordance with plans prepared by Mr. Raymond Unwin, F.R.I.B.A.” In: Harold E. CARTER, *Report of the directors [1915]*, 1916, p. 1. — grifo nosso



FIGURA 5.65 - Pacaembú. S. Paulo Ry Station. São Paulo. Brazil. Fotografia P&B. [s.d.] Coleção Martin Jayo (JAYO, 2013)

### 5.3.4. ALTO DA LAPA

O Alto da Lapa é a terceira gleba escolhida para compor os trabalhos iniciais de urbanização das propriedades adquiridas pela City of San Paulo Improvements em São Paulo e cujo projeto é desenvolvido em paralelo com o projeto do Pacaembú. Desde o início, esteve vinculado à ideia de uma urbanização suburbana<sup>491</sup>. De fato, nesse momento, a área está inclusa na zona rural do município<sup>492</sup> [FIGURA 5.44].

No contexto das primeiras providências gerais, após a instalação do escritório local, também foi realizado o levantamento das propriedades situadas na Lapa. De lá sairia o ramal ferroviário a ser construído que chegaria ao Ipiranga<sup>493</sup> [FIGURA 5.44]. Pensou-se também em imediatamente prover a localidade de uma linha de bondes e, para isso, em 1913, houve um acordo com a Light. Não se conseguiu precisar quando os bondes chegaram, mas sabe-se que em 1920 uma linha chegava ao centro do antigo núcleo da Lapa e, em 1924, essa linha chegava até a fábrica Armour, além Tietê<sup>494</sup>.

Igualmente, a City of San Paulo Improvements cedeu um terreno, na região, para a implantação de um reservatório de água<sup>495</sup>. Oelsner relata que “percorreu a região, com o gerente da companhia, em busca de um sítio adequado para implantação do reservatório”<sup>496</sup>.

<sup>491</sup> \_\_\_\_\_. *Report of the directors [1912]*, 1913. O relatório refere-se à área a ser implantado o arruamento como “o distrito suburbano da Lapa”.

<sup>492</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*

<sup>493</sup> Harold E. CARTER, *Report of the directors [1913]*, p. 2.

<sup>494</sup> Karine MURACHKO, *O papel do Transporte Coletivo na Expansão e Estruturação Urbana no Município de São Paulo: o corredor de Santos Amaro - 9 de Julho*, 2003

<sup>495</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]*, p. 2.

<sup>496</sup> Tradução livre da autora. No original: “Looking ground over with Manager for Water

Além dessa cessão, ao longo do tempo em que se foi urbanizando a área, outras cessões foram feitas. Bacelli reporta que houve “a doação de 1170 m<sup>2</sup> para a construção de um hospital e mais 22360m<sup>2</sup> destinados à construção de um grupo escolar e um play-ground na Bela Aliança”, além de doação anterior, para o ramal ferroviário e a estação da Lapa.<sup>497</sup>

Embora conste nos Relatórios e Atas da Diretoria em Londres que ano de 1913 foi inteiramente dedicado, no caso do Alto da Lapa, a levantamentos e sua aferição com as escrituras, algumas propriedades foram postas a venda [FIGURA 5.66], provavelmente nas mesmas condições de outras oferecidas no Pacaembú, Villa América e Vila Nova Tupy.



FIGURA 5.66 - Anúncio de lotes publicado no Estado de São Paulo. (Pacaembú - Vila América - Lapa, 1913)

Ou seja, provavelmente eram lotes isolados e pequenas áreas que não se conectavam à grande gleba do Alto da Lapa, conforme se vê nas FIGURAS 5.30 e 5.67. Essas operações avançam até meados do ano seguinte, pois em janeiro de 1914 Oelsner realizava o re-levantamento de áreas na Lapa e Vila Romana, confrontando-o com as escrituras e em maio

de 1914, encontrava-se trabalhando sobre “os levantamentos de Mr. Troy da Bela Aliança”<sup>498</sup>



FIGURA 5.67 - City of S. Paulo Investments & F. L. Co. Ltd. Planta Geral. Triangulação, polygonação e levantamentos feitos em 1912-1915. Escala 1: 5.000. São Paulo, 8 de março de 1932. [ass] G S. Dodd, Engenheiro chefe. Detalhe mostrando áreas de pequenas dimensões adquiridas pela City of San Paulo Improvements em Perdizes e Lapa. Observe-se o pequeno lote no canto inferior direito. Cópia xerográfica. Acervo Biblioteca FAPUSP.

Por essa época, é possível que o projeto estivesse em elaboração, porque na semana em que Rouch e Troy retornam à França, Oelsner trabalha no estaqueamento e nos perfis do Alto da Lapa, assim como no estaqueamento de “postes de esquinas” na Lapa<sup>499</sup>. Na semana seguinte, é realizado o estaqueamento da rua Colle Latino<sup>500</sup>, atual rua Pio XI.

No mês seguinte, o auxiliar de agrimensor Leitão dedica-se a “fazer blocos de concreto” durante três dias<sup>501</sup>. A Lei nº 1666 de 1913 exigia que as ruas abertas fossem “alinhadas e niveladas, e determinados os alinhamentos e nivelamentos com marcos de ferro, distando um do outro 20 metros”<sup>502</sup>, que seriam marcados nas plantas enviadas à Prefeitura para aprovação do

<sup>498</sup> Tradução livre da autora. No original: “3 days calculating and plotting Mr. Troy’s levels for contours Bella Alliança”. A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*, 17th - 24th May 1914

<sup>499</sup> Ibid., 14th - 21st June 1914

<sup>500</sup> Ibid., 28th June 1914. Atual rua Cerro Corá.

<sup>501</sup> Tradução livre da autora. No original: “Leitão: 3 days Lapa, making concrete blocks, washing gravel etc: Lot 26.” In: *ibid.*, 12th - 19th July 1914

<sup>502</sup> SÃO PAULO (MIUNICIPIO), *Lei n. 1666, de 26 de março de 1913*

Reservoir.” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*, 23rd - 30th November 1913

<sup>497</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 37.

arruamento. Se aprovadas, autorizava-se também a colocação dos marcos no sítio<sup>503</sup>. Para tanto, as barras de ferro eram presas em blocos de concreto que, somente a partir da aprovação do Ato nº 769 de 1915<sup>504</sup>, passou a ser obrigatório, com suas dimensões padronizadas. Supõe-se, então, que houve a autorização para tanto.

Ou, diversamente, contando como certa a aprovação, a companhia adiantou-se à Prefeitura, o que parece mais provável, já que enquanto se produziam os blocos de concreto, produzia-se, no escritório, “um desenho para Paris, com a Lapa, lotes 6 e 26 e parte do centro da Lapa”<sup>505</sup>. Esse desenho, descrito por Santos como “um arruamento[...], constituído de ruas retas e quadras de lados iguais e ângulos retos”<sup>506</sup>, corresponde ao desenho incluído na Planta da cidade de São Paulo de 1913<sup>507</sup>, já citada para o caso do Pacaembú, e, como esse, representado em tracejado, significando não estar ainda o processo aprovado na Prefeitura. Deveria ser uma cópia do projeto reproduzido na FIGURA 5.68, datado de 19 de julho de 1914.

Ao examinar o projeto, percebe-se que houve a preocupação em atender às exigências da lei nº 1666<sup>508</sup>, no tocante à continuidade do tecido, com as ruas propostas partindo do arruamento existente, na área original do bairro da Lapa. É evidente, também, a conexão desse arruamento com a ferrovia, já que o desejado ramal o contornaria em sua cota mais baixa. O

desenho é bem geometrizado, tentando, entretanto, aproveitar a movimentação do terreno. É um desenho híbrido, que tenta conciliar duas vertentes, a primeira, academicista, de ascendência Beaux-Arts e a segunda de orientação pitoresca, provinda do movimento Garden-City.

Da primeira, surge o reticulado expressado por ruas que se cruzam numa espécie de xadrez oblíquo que cria um jogo de diagonais de diagonais; a “Rotunda principal”, centro focal e convergente de seis ruas que nela desembocam que, por sua vez, é o centro de um conjunto de quadras cuja rua periférica recolhe o fluxo provindo de dez ruas, conformando um grande círculo inscrito na vertente norte da gleba. Da segunda, a tentativa desse reticulado se adaptar às formas do terreno, a inclusão de ruas levemente sinuosas; e a criação em duas das quadras do grande círculo cujo centro é a “Rotunda principal” de dois jardins internos acessíveis por pedestres [FIGURA 5.69]. Apesar disso, o desenho sugerido dos jardins é novamente de cunho acadêmico.

Houve uma preocupação em se preservar e aproveitar os caminhos existentes — o caminho para Pinheiros, a estrada para a Vila Leopoldina e obviamente a estrada para Jundiaí, em continuidade à rua Barão de Jundiaí [FIGURA 5.70].

<sup>503</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*

<sup>504</sup> *Acto n.769, de 14 de junho de 1915, Regulamenta a lei n. 1666, de 26 de março de 1913, e as disposições legais referentes a vias públicas por essa lei não revogadas*

<sup>505</sup> Tradução livre da autora. No original: “Bazzani: tracing for Paris, also Lapa, Lot 6 & 26 partly with layout of Village of Lapa 1:2000...” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923, 5th - 12th July 1914*

<sup>506</sup> Wanderley dos SANTOS, *Lapa*, 198?, p. 66.

<sup>507</sup> Eng. Civil Alexandre M. COCOCI e L. Frutuoso F. COSTA., *Planta da cidade de São Paulo*, 1913

<sup>508</sup> SÃO PAULO (MIUNICIPIO), *Lei n. 1666, de 26 de março de 1913*

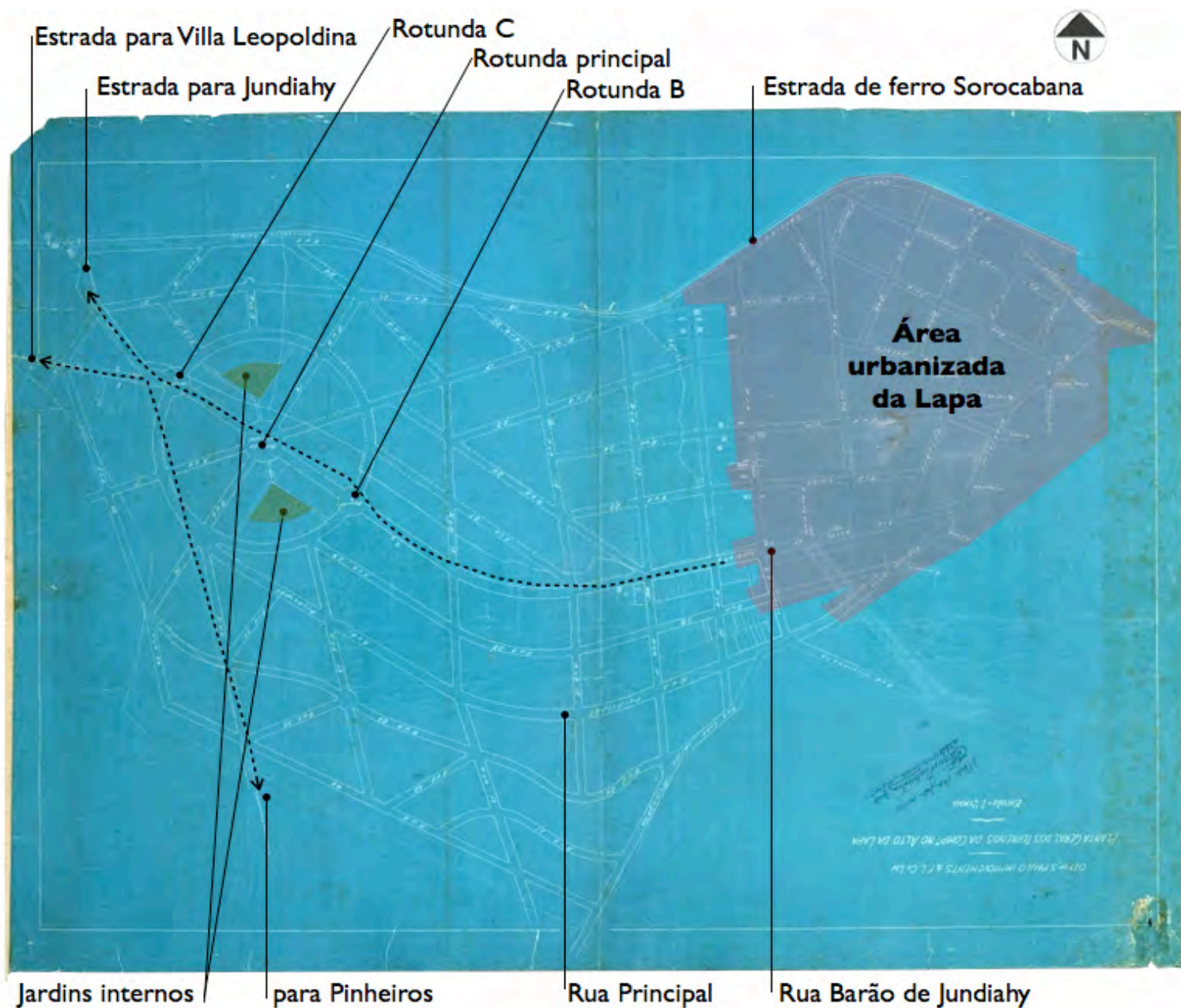


FIGURA 5.68 - *Planta geral dos terrenos da Cia. City no Alto da Lapa*. Escala 1:2000. [s.d.], com carimbo datado de 19 de julho de 1914 e assinado por [Estanislau Seabra?], gerente e por WBFWilliamson, sub gerente. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



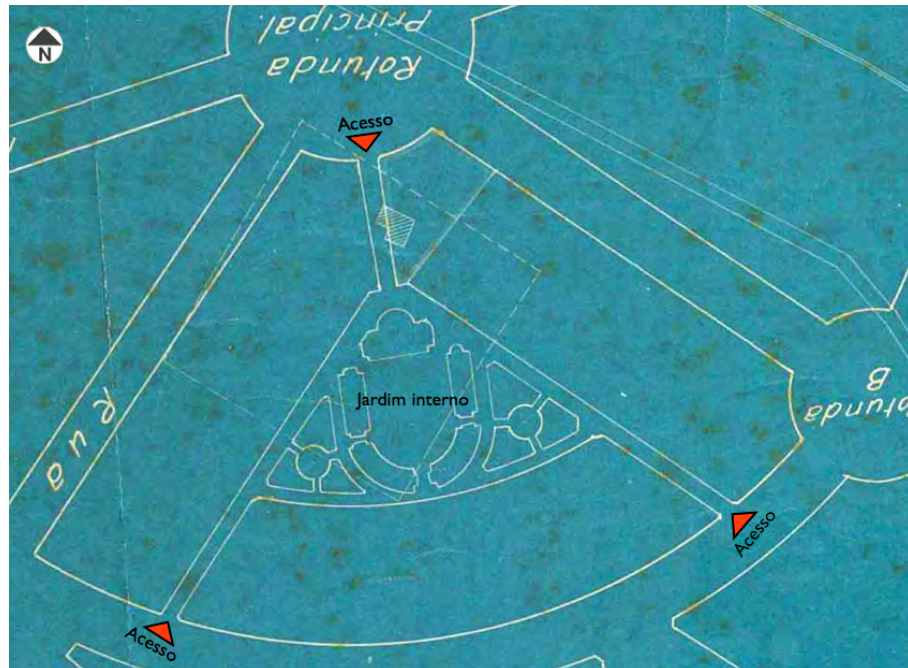


FIGURA 5.69 - Planta geral dos terrenos da Compª no Alto da Lapa. Escala 1:2000. [s.d.]. Detalhe mostrando o jardim interno de uma das quadras junto à rotunda principal e seus acessos. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



FIGURA 5.70 - Planta do loteamento original da Lapa, por Braulio Urioste, Irmãos Falchi e Serafim Corsi, 1891 (Fonte: SANTOS, 198?).

Esta via estaria destinada a ser a principal rua do bairro em vias de elaboração, até porque seu fluxo estaria mantido. Contudo, outra rua recebe a denominação de “Principal” e, curiosamente, acede ao grande círculo tangenciando-o, enquanto a extensão da Barão de Jundiá o alcança perpendicularmente, alcançando diretamente a “Rotunda principal”. Só se compreende a inserção da “rua Principal” quando se verifica a topografia: ela é a via que corre pela cumeeira do terreno, e de onde se descortinam as melhores vistas.

No mês seguinte, em agosto, Oelsner preparava material para o departamento de vendas<sup>509</sup> e, após essa notícia, há um intervalo de um ano nos relatórios, de modo que haverá novas referências ao Alto da Lapa somente em agosto de 1915. Nesse mês, a equipe trabalha para atender às exigências colocadas pelo Ato nº 769 de 1915<sup>510</sup>, recém aprovado, cuja inobservância havia levado ao indeferimento do requerimento em que se solicitava a aprovação do arruamento:

[Requerimento] da City of San Paulo Improvements Company, sobre arruamento de um terreno no Alto da Lapa. — Não estando de acordo com as disposições do Acto 769, não pôde ser aprovado o projecto de arruamento proposto.<sup>511</sup>

Assim, Oelsner ocupa-se de fazer “estimativas de posteriores melhoramentos e do requerido grade de 8%, também de valetas de drenagem, etc.”<sup>512</sup>. Acredita-se que ainda havia pendências relativas aos

<sup>509</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 16th - 23rd August 1914*

<sup>510</sup> *Acto n.769, de 14 de junho de 1915, Regulamenta a lei n. 1666, de 26 de março de 1913, e as disposições legais referentes a vias publicas por essa lei não revogadas*

<sup>511</sup> *Directoria Geral. Expediente do dia 10 de julho de 1915. , Correo Paulistano, 11.jul.1915, Prefeitura do Municipio, p. 7.*

<sup>512</sup> \_\_\_\_\_. *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923th - 14th August 1915*

limites, porque no final de agosto Oelsner vai à campo, acompanhado de advogado, para verificar limites do Alto da Lapa<sup>513</sup>.

Nessa altura, como já se comentou, a situação financeira tanto no Brasil quanto na Inglaterra não era favorável e a diretoria em Londres decide concentrar seus esforços na Garden City. Assim, provavelmente dentro do processo de fechamento dessa frente de trabalho, o funcionário A. Giachetti, é encarregado de limpar o barracão da Lapa<sup>514</sup>.

O projeto do Alto da Lapa seria aprovado, modificado, somente dois anos depois<sup>515</sup>. Embora se afirme que Barry Parker elaborou um novo projeto para a área, verificou-se que ocorreu, no Alto da Lapa, o mesmo processo do Pacaembú. Como algumas ruas já se encontravam definidas e estaqueadas, Parker considerou-as na formulação de seu projeto e, igualmente ao que se verifica no Pacaembú, é possível, hoje, apontar tais permanências. Essa constatação é importante para a presente pesquisa porque demonstra que o desenho orientado por Bouvard, a partir de Paris, não foi abandonado ou se constituiu em um estudo, mas, ao contrário, permaneceu como o projeto oficial para a área até 1917, quando foram preparados “o que são projetos praticamente completamente novos para a urbanização desse distrito, sob a supervisão pessoal de Mr. Barry Parker, F.R.I.B.A.”<sup>516</sup>.

### 5.3.5. VILA AMÉRICA

Na apreciação que se faz neste capítulo, sobre os primeiros anos de funcionamento da City of San Paulo Improvements e dos projetos elaborados sob influência de Joseph-Antoine Bouvard, o exame do histórico do atual Jardim América foi propositadamente deixado por último, porque seu processo de elaboração ocorreu de maneira um tanto distinta dos demais e a interpretação desta pesquisa implica na proposição de revisão de sua história inicial.

Como se afirmou anteriormente, há um hiato entre o momento em que a companhia foi organizada, entre o final de 1911 e meados de 1912 e o ano em que, segundo pesquisas anteriores, foi aberto o primeiro loteamento, o Jardim América, em 1915. E é assim que a própria companhia conta sua história. De modo geral, na historiografia paulistana consolidou-se a ideia de que a área foi objeto de um projeto somente em 1915, com a contratação de Unwin<sup>517</sup> e que eventuais registros anteriores à essa data “configuram-se como rascunhos ou embriões”<sup>518</sup>, ou experiências de menor significado, consideradas como “esboços”<sup>519</sup> possivelmente atribuídos à Bouvard<sup>520</sup>, dada as suas características próximas a “um urbanismo que buscava criar eixos monumentais”<sup>521</sup> e nitidamente filiadas à estética “Beaux-Arts”<sup>522</sup>.

<sup>513</sup> Ibid.

<sup>514</sup> Ibid.th - 4th September 1915

<sup>515</sup> Diretoria Geral. Expediente do dia 11 de setembro de 1917, *Correio Paulistano*, 12.set.1917, Prefeitura Municipal, p. 7.

<sup>516</sup> Tradução livre da autora. No original: “...the preparation of what are practically entirely new plans for the development of this district, under the personal supervision of Mr. Barry Parker, F.R.I.B.A.” In: F. S. TOMKINS, *Report of the directors [1918]*, 1919, p. 2.

<sup>517</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*; Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*; Candido Malta CAMPOS, *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*

<sup>518</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 138.

<sup>519</sup> Ibid., p. 127.

<sup>520</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, p. 245.

<sup>521</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 128.

<sup>522</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de*

Na apreciação dos empreendimentos do Butantã, Pacaembú, e Alto da Lapa, procurou-se demonstrar que houve significativo empenho e volume de trabalho produzido nesses primeiros anos e que foi sob a coordenação de Joseph-Antoine Bouvard que se abriram várias frentes de trabalho. Todas elas, ações ligadas à implantação de ramal ferroviário — a “linha férrea de circunvalação” prevista por Victor da Silva Freire que foi incluída no “Diagramma da rede geral de viação proposta pela Diretoria de Obras Municipaes” [FIGURA 3.18], comentado no Capítulo 4. Este, no entanto, dependia de negociações com a São Paulo Railway, que não foram efetivadas, comprometendo o prosseguimento do grande empreendimento.

Procurou-se demonstrar como se iniciou a operação da companhia no Brasil e que o primeiro projeto, de caráter “aristocrático”, teria sido concebido para o Pacaembú, o que já foi afirmado por Andrade<sup>523</sup>. Porém, teria sido o Butantã o primeiro arruamento implantado. Entende-se que, como estratégia para viabilizar o ramal, criando uma certa demanda, houve a abertura do arruamento do Butantã, somente uma pequena parte da vasta gleba adquirida além do rio Pinheiros.

Viu-se, também, que o projeto do Alto da Lapa, ideado como um subúrbio para o operariado, em virtude de sua proximidade com a ferrovia, chegou a começar a ser implantado, com o estaqueamento de algumas ruas. Igualmente, as glebas situadas entre o Ipiranga, Mooca e Vila Prudente<sup>524</sup> foram também objeto de levantamentos, pois eram a outra ponta do ramal ferroviário previsto. É bem provável que, não se efetivando o ramal após

inúmeras tratativas<sup>525</sup>, as glebas dessa região deixaram de ser interessantes e foram colocadas à venda.

Tudo isso se contrapõe à ideia vigente de que o Jardim América foi o primeiro empreendimento da City of San Paulo Improvements a ser lançado e corrobora certa confusão existente quanto às iniciativas da companhia nesse período. A inacessibilidade a outras fontes, à época em que as pesquisas precedentes foram realizadas, pode ter induzido os autores à ideia de que a companhia tenha se preparado para operar no Brasil, desde o início, a partir da implantação de um “padrão refinado”<sup>526</sup>, inovador e aristocrático, elaborado por urbanistas renomados, tendo sido escolhida aquela gleba, entre o espigão da Paulista e o rio Pinheiros, como área preferencial. Isso implica em afirmar que se reconhecia, ali, o melhor quinhão entre os terrenos adquiridos, com a melhor localização e melhores declividades, enfim, todas as qualidades desejáveis para se implantar um loteamento voltado à elite.

Essa ideia, contudo, não corresponde ao que se apurou na documentação a que se teve acesso, que confirma que para os idealizadores da City of San Paulo Improvements, Bouvard em especial, e para o próprio Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, era o Pacaembú a gleba que continha as melhores características, haja visto tê-la incluído no seu programa de desenvolvimento da cidade, como se viu no Capítulo 4. Mas então, o que teria ocorrido para que o Jardim América passasse a ser reconhecido como o empreendimento mais importante da City of San Paulo

São Paulo, p. 245.

<sup>523</sup> Ibid.

<sup>524</sup> Não se conseguiu localizar essas glebas com exatidão e nos relatórios preparados por Oelsner as três regiões são citadas, embora pareça que o engenheiro não faça exata distinção entre elas. Cf. A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

<sup>525</sup> Harold E. CARTER, *Report of the directors [1913]*; LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]*; \_\_\_\_\_, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of Ordinary meeting of 1914]*

<sup>526</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 48.

Improvements, a ponto de relegar todas as experiências anteriores — a própria memória da companhia — ao esquecimento? Afinal de contas, porque uma área, “tida como inóspita pela opinião pública, dada a sua extrema umidade” onde “certos locais se afiguravam como verdadeiros charcos”<sup>527</sup>, “distantes e enlameados”<sup>528</sup>, seria alvo de “grande investimento da Companhia [...] desde o início”<sup>529</sup>, para que fossem “drenados e urbanizados”<sup>530</sup> afim de que fosse ali instalado um loteamento aristocrático? E porque os projetos idealizados sob a coordenação de Joseph-Antoine Bouvard — o idealizador, fundador e vice-presidente da companhia —, nunca foram divulgados ou reconhecidos? Foi preciso reunir diversas fontes para tentar reconstruir a história inicial da City of San Paulo Improvements e lançar respostas às questões acima. De pronto, é preciso deixar claro que paralelamente à elaboração dos três projetos anteriormente abordados — Butantã, Pacaembú e Alto da Lapa — desenvolvia-se, no escritório da companhia, o projeto que mais tarde passou a ser conhecido como “Jardim América” e que o mesmo estava incluso no grande empreendimento de que se falou há pouco até 1915, e não recebia maior atenção do que os demais projetos.

Retomando o que já se comentou anteriormente, em determinado momento decidiu-se centrar esforços nessa gleba, o Lote nº 3<sup>531</sup>, onde se

implantou projeto que veio a ser conhecido como “Jardim América”. Assim, a seguir, será oferecida a interpretação da presente pesquisa que pretende justificar essa inflexão. Ao mesmo tempo, tal interpretação é o último argumento que se apresenta para sustentar a tese defendida por esta pesquisa: a vinda de Joseph-Antoine Bouvard ao Brasil, não foi um acaso, pois o arquiteto via, nessa viagem, grandes possibilidades de ganho financeiro em encargos de cunho privado.

#### 5.3.5.1. REFERÊNCIAS EXISTENTES EM PESQUISAS PRECEDENTES

Dentre os documentos pesquisados pela presente pesquisa, as referências mais antigas acerca de projetos para a área são a *Planta Geral da Cidade de São Paulo*<sup>532</sup> de 1914 [FIGURA 5.71] e a referência à publicação de projeto na Seção de Obras d’*O Estado de S. Paulo*<sup>533</sup>, reproduzido por Wolff<sup>534</sup> a partir da pesquisa de Segawa<sup>535</sup> [FIGURA 5.72], ambos muito semelhantes.

<sup>527</sup> Bacelli afirma que “no cruzamento da atual Avenida Brasil com a Avenida Rebouças” as águas pluviais “chegavam a esboçar um lago”. Cf. Ronei BACELLI, *A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940.*, p. 48-51.

<sup>528</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 78.

<sup>529</sup> Ronei BACELLI, *A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940.*, p. 51.

<sup>530</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 78.

<sup>531</sup> Essa é a numeração correspondente à gleba constante na listagem de terrenos

adquiridos em janeiro de 1912 e posteriormente repassada ao gerente do escritório local, Louis Vergé, como referência para vendas bem como para tarefas — os *Jobs* a que se refere Oelsner no *Engineers Dept Weekly Reports*. Deste ponto em diante, será referido como “Lote 3”.

<sup>532</sup> COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA e João Pedro CARDOSO, *Planta geral da cidade de São Paulo*

<sup>533</sup> Segawa, 1979 apud Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 128.

<sup>534</sup> Ibid.

<sup>535</sup> Hugo M. SEGAWA, *Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século*



FIGURA 5.71 - Jardim América na *Planta Geral da Cidade de São Paulo* de 1914. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

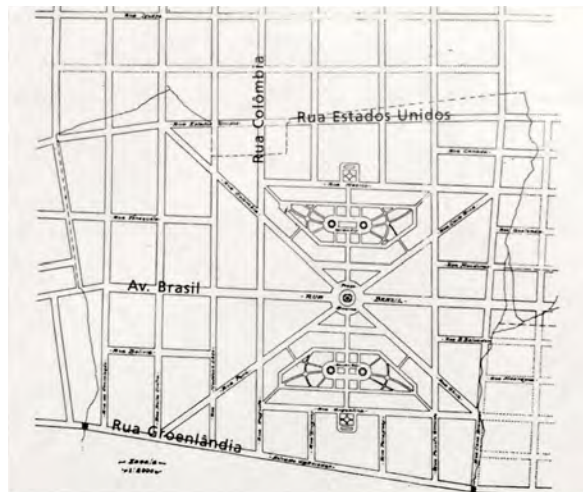


FIGURA 5.72 - Loteamento do Jardim América constante em Sílvia Ferreira dos Santos Wolff. *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. Foto da autora, 2015.

Segundo Wolff, esse loteamento seria “um primeiro esboço feito previamente à contratação de Raymond Unwin e Barry Parker em 1915” de

“autoria não identificada”<sup>536</sup>. Em seguida, a autora passa a descrevê-lo, procurando por critérios projetuais:

[O projeto] seguia o **princípio de traçado usual do tabuleiro de xadrez**. O desenho era formado por ruas retas com cruzamentos aproximadamente ortogonais e quadras retangulares, triangulares ou trapezoidais de tamanhos variados<sup>537</sup>.

Quanto à sua inserção na cidade e relação com o entorno, Wolff afirma que

O sistema proposto **de alguma forma articulava o loteamento [...] com a cidade**, através de ruas perpendiculares à rua Estados Unidos que foram riscadas em continuidade a algumas das preexistentes no tabuleiro de xadrez que configurava os bairros vizinhos. Assim, as atuais vias Venezuela, Colômbia, Argentina e Canadá **tiveram seu ‘engate’ com a Vila América desenhados, respectivamente, em seguimento** às ruas Bela Cintra, Augusta, Rocha Azevedo e Casa Branca. A rua Augusta constituiu um eixo que cortava o bairro, com o nome de Colômbia.

A autora finaliza sua descrição afirmando que “o projeto tinha assim uma proposta mais ligada a um urbanismo que buscava criar eixos monumentais e prever um espaço central de uso público” o que o diferenciava “do traçado orgânico que o definiria a partir da participação de Parker e Unwin.”<sup>538</sup>

Andrade<sup>539</sup>, em sua pesquisa, também refere-se às peças gráficas comentadas por Wolff<sup>540</sup> e, anteriormente, Segawa<sup>541</sup> [FIGURAS 5.71

<sup>536</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 127.

<sup>537</sup> Ibid. — grifo nosso.

<sup>538</sup> Ibid., p. 128. — grifo nosso.

<sup>539</sup> Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*

<sup>540</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

e 5.72]. Conforme o autor, o desenho apresentado na FIGURA 5.72 corresponde ao primeiro projeto elaborado para a área, cuja autoria credits a Joseph-Antoine Bouvard, sem contudo ter obtido confirmação disto.

Anteriormente, Bacelli, em sua pesquisa, a partir de consultas a relatórios constantes no arquivo da Cia. City, afirma que o “**primeiro traçado** do bairro foi concebido por Barry Parker e Raymond Unwin na Inglaterra”<sup>542</sup>. Hoje, pela contribuição das várias pesquisas que lhe sucederam, sabe-se que Bacelli referia-se ao primeiro projeto elaborado por Raymond Unwin e que houve um traçado anterior, indicado acima. Bacelli enfrentou uma dificuldade, que foi ter em mãos um relatório sem, contudo, ter acesso ao material gráfico que lhe era complementar. Tal projeto, ou algo muito próximo dele, é apresentado por Wolff<sup>543</sup> e Andrade<sup>544</sup>, em suas respectivas pesquisas, realizadas quase em paralelo. Trata-se de material que ilustra o artigo intitulado *South America's first “Garden City” development*<sup>545</sup>, publicado na revista *Garden Cities and Town Planning*

*Magazine*<sup>546</sup>, em 1916, e cujo texto trata da contratação de Raymond Unwin [FIGURA 5.73].

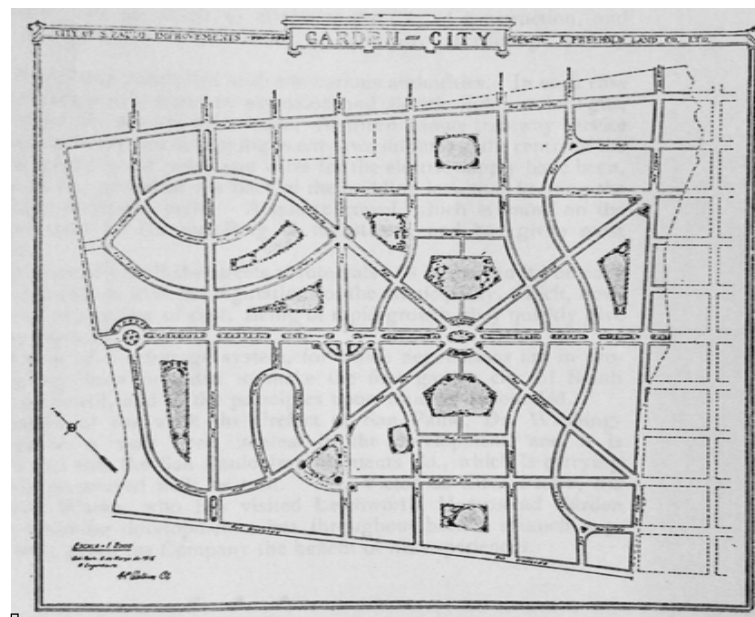


FIGURA 5.73 - The plan of the estate prepared by Mr. Raymond Unwin. At the present time a well-known English town planner is being consulted with reference to further similar developments. (South America's..., 1916, p.132) Cópia xerográfica. Foto da autora, 2015

Andrade observa que a presença de fotos “do loteamento já aberto e com as primeiras casas sendo construídas”<sup>547</sup>, como mostra a FIGURA 5.74, “indica que o empreendimento já vinha sendo implantado antes mesmo da chegada de Parker a São Paulo”<sup>548</sup>.

No artigo, a foto superior mostra um aspecto da rua Augusta, servida por linha de bonde e, ao fundo, o espigão da Paulista. A rua à esquerda

541 Hugo M. SEGAWA, *Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século*

542 Ronei BACELLI, *A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940.*, p. 51. O autor refere-se a “breve relatório datado de 1915”, encontrado nos arquivos da companhia, que seria o *Relatório referente à implantação da Cidade-Jardim América*, contido em 5 folhas não numeradas, datado de 1915. GG 021”, In: *ibid.*, nota 5 — grifo nosso. Não se conseguiu acesso a tal documento. Embora não se saiba a autoria do mesmo, é quase certo que refere-se ao primeiro projeto preparado por Raymond Unwin para a City of San Paulo Improvements, em 1915. Tratando-se de um documento da Gerência Geral (GG), pode ter sido preparado por Douglas Gurd. O autor, no entanto, não conseguiu acessar o projeto a que o relatório se refere.

543 Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

544 Carlos Roberto Monteiro de ANDRADE, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*

545 South America's First "Garden-City" development, *Garden Cities and Town Planning Magazine* VI, n. 8, 1916

546 *Ibid.* Wolff cita que esse “desenho foi copiado em São Paulo por um certo Olsen, desenhista das várias versões dos mapas dos loteamentos da City ao longo das décadas seguintes” — trata-se do engenheiro Alexander Carl Oelsner, de cujo importante papel na companhia já se comentou anteriormente.

547 \_\_\_\_\_, *Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*, p. 245.

548 *Ibid.*, p. 246.

corresponde à atual rua Guatemala. Provavelmente a foto foi tomada a partir do andar superior da casa da imagem abaixo à esquerda, que é considerada a primeira casa a ser construída na área

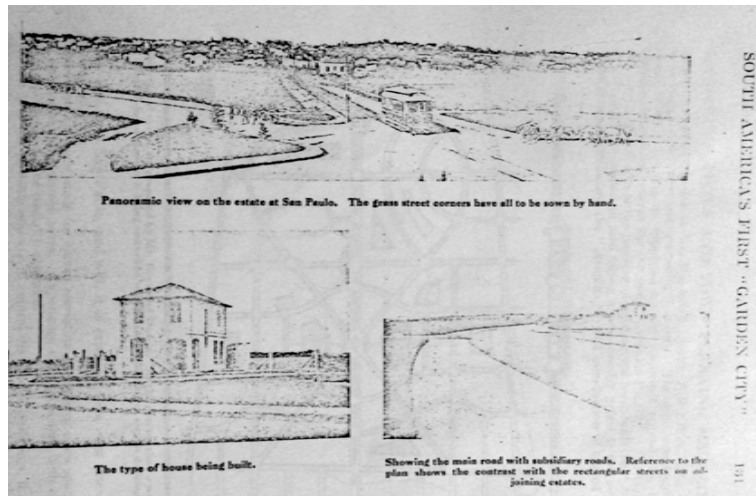


FIGURA 5.74 - Panoramic view on the estate at San Paulo. The grass street corners have all to be sown by hand. [acima] The type of house being built. [abaixo, esq.] Showing the main road with subsidiary roads. Reference to the plan shows the contrast with rectangular streets on adjoining estates. [abaixo, dir.]. Cópia xerográfica. Foto da autora, 2015.

Andrade sugere que Raymond Unwin tenha sido contratado por sugestão de Joseph-Antoine Bouvard e Victor da Silva Freire. De fato, em 1913 Freire esteve visitando as cidades-jardim mencionadas e pode ter sugerido ao gerente local Douglas Gurd que se contratasse Raymond Unwin, uma referência dentro das balizas teóricas do Diretor de Obras Municipais. Entretanto, embora as relações com a administração municipal fossem as mais cordiais possíveis<sup>549</sup>, essa proximidade não parece garantir ou justificar, sozinha, a adoção dessa medida. Mas parece mais provável que, como já se comentou, os desentendimentos entre a Diretoria em Londres e o primeiro gerente, Louis Vergé e a recusa de Mme. Roger Bouvard em se estabelecer

no Brasil, somados aos problemas concernentes à remuneração dos debêntures na França causados por Laveleye, tenha desgastado irremediavelmente a relação entre Londres e Paris. A situação, agravada pela recessão econômica generalizada devido à Primeira Guerra, deve ter levado a diretoria inglesa a procurar por alternativas à altura da reputação que o nome de Joseph-Antoine Bouvard ainda inspirava. Além disso, no estado beligerante em que se encontravam as nações européias, talvez fosse considerado prudente evitar atritos desnecessários com os aliados franceses. Quando foram discutidos quais os encaminhamentos possíveis quanto ao caso Laveleye, Lord Balfour lembrou à assembleia que “seria necessário levar o caso às cortes francesas, e no presente momento e nas atuais circunstâncias tal ação não teria uma boa recepção”<sup>550</sup>.

Não seria de todo impossível pensar, supondo que dentro desse quadro a notícia da implantação de uma “Garden-City” em São Paulo chegasse a Londres, que alguém, a certa altura, questionasse porque se deveria deixar a cargo de um profissional francês a elaboração dessa tarefa, se o conceito “Garden City” ou, ainda, o “movimento garden city” tinha, originalmente, se desenvolvido em solo inglês. Então, porque não recorrer aos “especialistas na matéria”, igualmente ingleses? Assim, o nome de Raymond Unwin, que com Barry Parker foi o responsável pela concretização dos ideais de Ebenezer Howard, quando se viabilizou a implantação de Letchworth, deve ter surgido naturalmente. Corrobora essa argumentação o fato de que até a contratação de Unwin o termo “GardenCity”<sup>551</sup> não ser

<sup>549</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]*

<sup>550</sup> Tradução livre da autora. No original: “To establish the claim it would be necessary to proceed in the French courts, and at the present time and in such circumstances such action would not meet with a sympathetic reception.” In: \_\_\_\_\_, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of Ordinary meeting of 1914]*, p. 6.

<sup>551</sup> Quanto à denominação “Jardim América”, ela só será adotada quando Barry Parker estiver em São Paulo. Tal denominação, apurou-se, passa a constar das Atas das Reuniões Gerais Ordinárias somente a partir de 1918. Cf. Herbert GUEDALLA, *Proceedings at the sixth ordinary general meeting [1917]*, 1918

mencionado nas Atas das Reuniões Gerais Ordinárias ou nos Relatórios da Diretoria, sendo utilizado somente nos relatórios de obra de Oelsner, no Brasil. Dessa constatação, decorrem duas suposições.

Primeiramente, o termo “Garden City” seria utilizado pelo escritório técnico no Brasil em concordância com o escritório técnico parisiense e aparentemente, não era de conhecimento da administração londrina.

Em segundo lugar, tal denominação é anterior às intervenções de Unwin e Parker, ocorridas, respectivamente, a partir de 1915 e 1917. Isso significa que a ideia de “conferir um tom pitoresco ao ambiente”<sup>552</sup>, dotada de “aspectos que remetiam o projeto às teorias originais das cidades-jardins”<sup>553</sup>, já estava presente desde o primeiro projeto, organizado por Joseph-Antoine Bouvard, ainda que mesclada à estética Beaux-Arts. E, portanto, deve-se destacar que a ideia de cidade-jardim — não o conceito — é trazida ao Brasil antes da contratação de Unwin. Resta saber se teria sido uma sugestão de Bouvard ou se este atendia a uma solicitação de Victor da Silva Freire.

### 5.3.5.2. UMA GARDEN-CITY PARA A VILA AMÉRICA

Horácio Sabino possuía terras que se estendiam desde a avenida Paulista até o pé do espigão, em direção à várzea do rio Pinheiros, à essa altura conhecida como vargem do Caaguassú. O arruamento que organizou, batizado de Vila América em homenagem à sua esposa, foi formado com a união dessas terras, que herdara de seu sogro “Augusto Milliet”<sup>554</sup>, falecido em 1892”, com outras,

<sup>552</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 132.

<sup>553</sup> Ibid.

<sup>554</sup> Este, por sua vez, “comprara do português Mariano Antonio Vieira parte da velha chácara do Capão em 1890” In: Carolina ANDRADE, *et al.*, *Horácio Sabino: urbanização*

compradas pelo próprio Horácio Sabino de sua sogra, Maria Carolina Ribeiro Louzada Milliet, em 1897. Na escritura, Horácio comprometia-se a abrir uma rua separando seu lote do de seu cunhado, Luiz, e mais sete ruas paralelas à avenida Paulista em intervalos nunca menores que 130 metros uma da outra e com largura de 16 metros, beneficiando, assim, todos os herdeiros.<sup>555</sup>

A FIGURA 5.75 mostra as glebas citadas e o arruamento feito de acordo com a escritura. Em 1910, em conjunto com outros proprietários de terrenos, Sabino criou a Companhia Edificadora Nova América, adquirindo,

entre outras, duas grandes áreas com frente para a avenida Paulista.

[...]

Um dos proprietários era Claro Liberato de Macedo, o último dono da Chácara Bela Cintra que, anteriormente, teve uma parte comprada para a construção da avenida Paulista. A chácara Bela Cintra [...] estendia-se da Paulista à atual alameda Franca.<sup>556</sup>

Juntos, propuseram um arruamento maior, unindo várias propriedades, mostradas na FIGURA 5.21<sup>557</sup>. Certamente a gleba que ficava abaixo das suas terras interessava a Sabino, porque era a continuação natural das propriedades que herdara de seu sogro, como mostra a FIGURA 5.76.

Como visto anteriormente, a área correspondente ao Lote 3, foi adquirida por Horácio Sabino, “dos coronéis Joaquim e Martinho Ferreira da Rosa ao preço de Rs\$450 por metro quadrado”<sup>558</sup>. Depois de adquiridas, foram repassadas à City of San Paulo Improvements, dentro das operações comentadas no início deste capítulo.

*e histórias de São Paulo*, p. 105. Ver FIGURA 5.22.

<sup>555</sup> Ibid.

<sup>556</sup> Ibid.

<sup>557</sup> Aparentemente, o arruamento não foi implementado, pois pouco corresponde ao que se encontra hoje naquela região.

<sup>558</sup> Tal valor corresponderia em valores atuais, a aproximadamente R\$13,50 cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*.



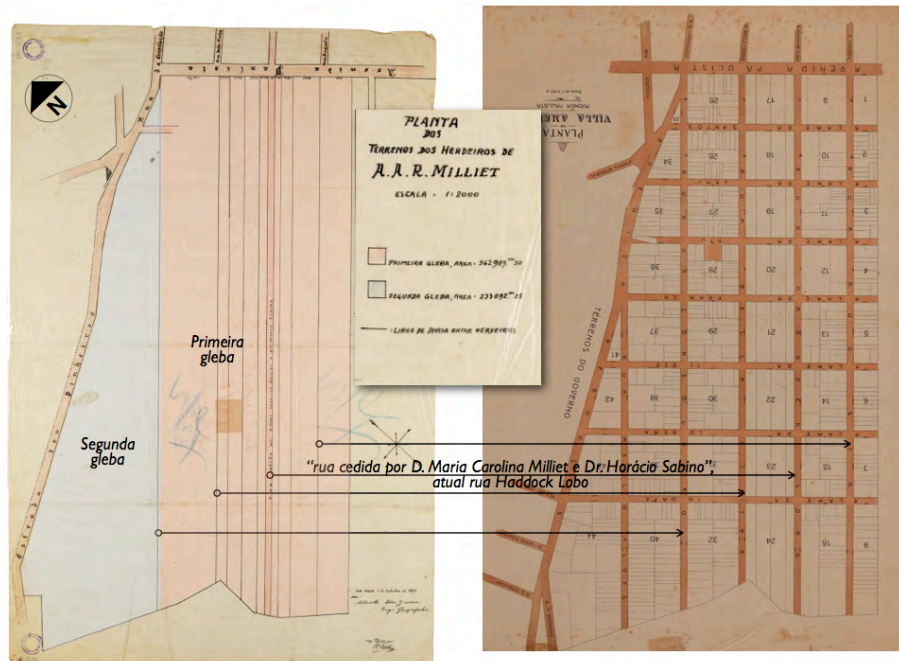


FIGURA 5.75- Planta dos terrenos dos herdeiros de A.R.R. Milliet e Planta da Villa América. A planta à esquerda mostra o legado do sogro de Horácio Sabino, dividido em duas glebas e a rua aberta em doação, atual rua Haddock Lobo. Os lotes dos herdeiros compunham extensas faixas de terra que iam dar no pé do espigão. À direita, o arruamento aberto por Sabino em conforme compromisso constante da escritura. Acervo Museu Paulista da USP, coleção João Batista de Campos Aguirra (esq.) e Arquivo Público do Estado de S. Paulo (dir.).

Em seguida à aquisição e em paralelo com o que se procedeu com as demais propriedades, primeiramente a área teria de ser objeto de levantamento para verificação das dimensões e limites conforme a escritura. Como o arruamento organizado por Horácio Sabino encontrava-se já relativamente adiantado, a área entre a avenida Paulista e a atual rua Estados Unidos passou a ser objeto da ainda incipiente política de vendas da companhia, em virtude, como se comentou, da inexperiência quanto ao mercado imobiliário paulista e principalmente à paralisia inicial causada pelo brusco retorno de Roger Bouvard à França, deixando Louis Vergé isolado em São Paulo.

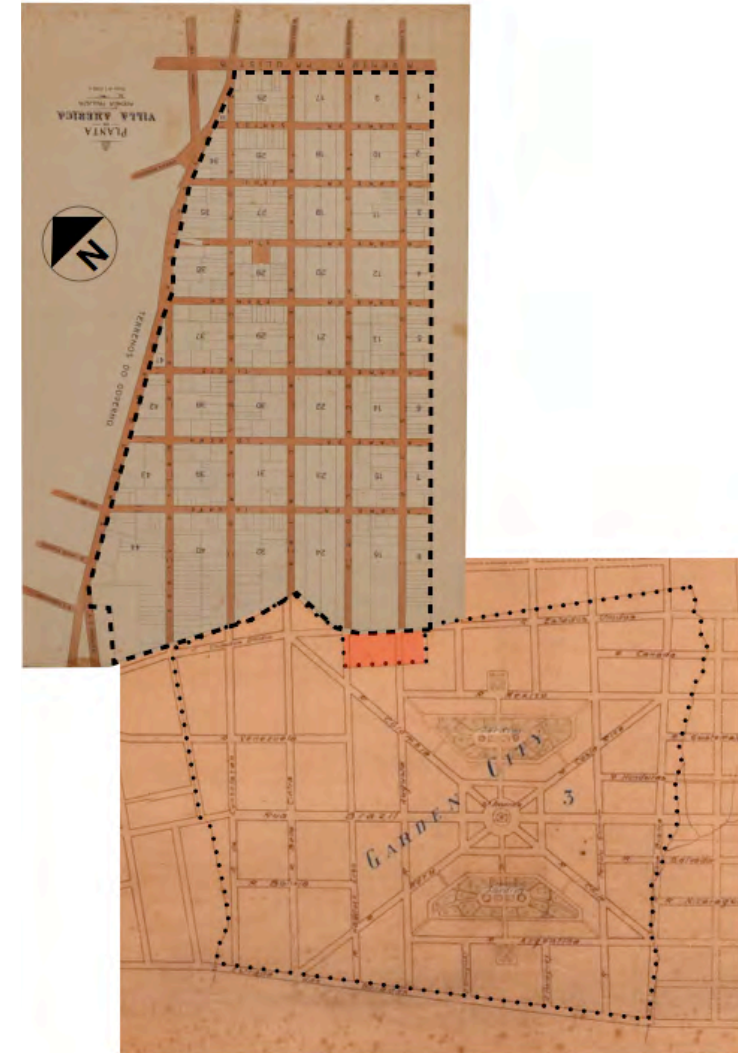


FIGURA 5.76 - Montagem mostrando a continuidade entre as glebas arruadas por Horácio Sabino e a gleba - o Lote nº 3 - que deu origem ao Jardim América. Base: Planta da Villa América e Projecto de melhoramentos de V. América e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Superado o problema inicial, contratados os arquitetos Émile Rouch e Pierre Troy, que chegaram por volta de setembro e, mais tarde, contratado o engenheiro canadense Alexander Oelsner, pode-se, enfim, dar início efetivamente aos trabalhos de levantamento das propriedades e elaboração

de projetos. É assim que são citadas as ações ou operações realizadas na área, nos primeiros meses<sup>559</sup>.

Inicialmente pensava-se que a Vila América e a Garden City eram projetos diferentes. Entendia-se que a primeira seria uma área já arruada e destinada, sobretudo, à venda dos lotes adquiridos. A segunda gleba, o Lote 3, seria destinada a um projeto especial, incorporando a estética cidade-jardim. Havia, no entanto, um estranhamento quanto à gleba destinada à Garden-City não constar dos relatórios de Oelsner desde o início, embora muito se falasse sobre a Vila América. Uma descoberta interessante jogou luz sobre o problema.

O acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo guarda uma planta intitulada *Projecto de melhoramentos de V. América e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44.* [FIGURA 5.77], datado de 16 de julho de 1914, que apresenta o projeto de melhoramentos dos lotes adquiridos pela companhia que pertenciam a Horácio Sabino e Cincinato Braga. O desenho foi preparado pela equipe técnica da City of San Paulo Improvements e é assinado por A. C. Oelsner. A partir do exame desse projeto, é possível deduzir que a área hoje conhecida como Jardim América e anteriormente designada como Garden City originalmente fazia parte do projeto de melhoramentos de Vila América. Em outras palavras, a “Garden City” seria a ampliação da Vila América, como se viu na FIGURA 5.76. Seria também, a porção dessa que receberia um desenho especial, com jardins internos às quadras.

Esse desenho provavelmente foi utilizado tanto para a elaboração da citada *Planta Geral da Cidade de São Paulo*<sup>560</sup>, de 1914 [FIGURA 5.71], quanto para a ilustração publicada na Seção de Obras d’O Estado de S.

Paulo, citado por Segawa<sup>561</sup> [FIGURA 5.72], embora tomado parcialmente. Essa gleba, o Lote 3, era entendida, portanto, como parte da Vila América e por essa razão não é mencionada de modo especial nos primeiros relatórios de Oelsner, embora houvesse frentes de trabalho na área desde o início de 1913.

É compreensível que não haja menção à Garden City nas Atas da Primeira Reunião Geral Ordinária da City of San Paulo Improvements, realizada em 15 de maio de 1913<sup>562</sup>, porque, afinal, o projeto estava sendo elaborado entre Paris e São Paulo e, dado o relacionamento ríspido que se estabeleceu desde o início entre ingleses e franceses, é de se duvidar que a diretoria em Londres estivesse completamente inteirada sobre o projeto.

A partir da constatação de que Vila América e Garden City eram **partes de um mesmo empreendimento**, os relatórios do *Engineers Dept Weekly Reports*<sup>563</sup> ganham nova dimensão. Quando Oelsner reporta ter dispendido “meio dia na Vila América com Mr. Troy para que ele conseguisse iniciar o lançamento das ruas”<sup>564</sup>, não se compreendia porque Troy trabalharia em ruas cujo desenho já estava decidido, como mostra a FIGURA 5.75. Conhecido o projeto da FIGURA 5.77, foi fácil entender que Troy lançava as ruas do Lote 3, anexado à Vila América.

Veja-se também o caso do reportado relativamente à semana entre 16 e 23 de novembro de 1913:

<sup>561</sup> Hugo M. SEGAWA, *Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século*

<sup>562</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]*

<sup>563</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

<sup>564</sup> Tradução livre da autora. No original: “Half a day in Villa America with Mr. Troy to get him started on laying out the streets.” In: *ibid.*, 18th-25th January 1914

<sup>559</sup> A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

<sup>560</sup> COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA e João Pedro CARDOSO, *Planta geral da cidade de São Paulo*

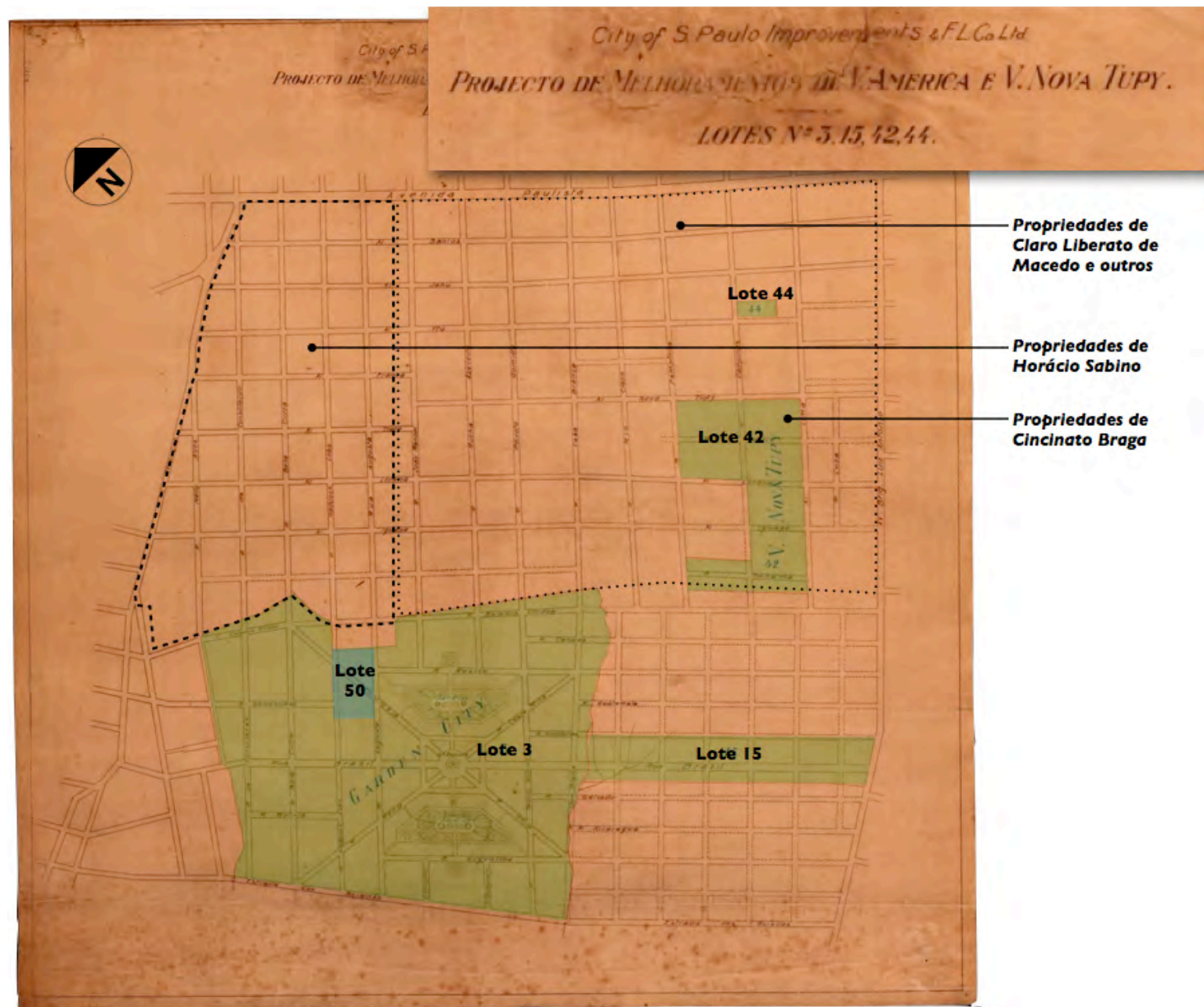


FIGURA 5.77 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy, Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oelsner. Em tracejado, o arruamento Vila América, aberto por Horácio Sabino. Acervo Repositório digital Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acesso em 22.mar.2015

O próprio [Oelsner]: - Villa America, dando o alinhamento de duas ruas em campo um dia. [...]  
Mr. Dodd: - Três dias locando 6 ruas no campo em Villa America e amarrando-as nas Poligonais de Mr. Schmidt para possibilitar Mr. Rouch prosseguir com seu projeto.<sup>565</sup>

Não se sabe quais seriam as seis ruas citadas, mas bem poderiam ser as ruas Augusta, Haddock Lobo, Bela Cintra, Consolação, Melo Alves e D. Hipólita, atual alameda Gabriel Monteiro da Silva, de modo que Mr. Schmidt, provavelmente topógrafo, poderia fazer a triangulação do Lote 3, o que possibilitaria a Rouch trabalhar na área e elaborar o seu projeto. Nas semanas seguintes, Oelsner e Dodd trabalham tanto na demarcação de lotes localizados na parte alta da Vila América, para o Departamento de Vendas, quanto no Lote 3:

O próprio: - Cálculos e rascunhos de 5 lotes vendidos na Villa America pelo Departamento de Vendas  
Procurando um local para o Reservatório de Água<sup>566</sup> com o Gerente [Louis Vergé] [...]  
Mr. Dodd: - Dois dias em campo Villa America estaqueando lotes vendidos pelo Departamento de Vendas  
Um dia em campo mesma localidade verificando medidas do levantamento de Mr. Schmidt para Mr. Rouch.<sup>567</sup>

O próprio: - Reduzindo o desenho da Villa America entre Avenida Paulista e lote N° 3 escala 1:3000 para o Departamento de Vendas.<sup>568</sup>

<sup>565</sup> Tradução livre da autora. Procurou-se preservar, na tradução, o tom expresso comum a relatórios de campo. “Self/O próprio” refere-se sempre a Oelsner. No original: “Self: - Villa America, tracing 2 streets lines in field one day. [...] Mr. Dodd:- Three days locating 6 streets in field in Villa America and tying same in Polygon lines of Mr. Schmidt to enable Mr. Rouch to go on with his project.” In: *ibid.* 16th-23rd November 1913 — grifo nosso

<sup>566</sup> Refere-se ao reservatório que seria instalado na Lapa. Provavelmente, na rua Sepetiba ou na rua Aurélia.

<sup>567</sup> Tradução livre da autora. No original: Self:- Calculations & sketches of 5 lots as sold by Sales’ Department in Villa America. / Looking ground over with Manager for Water Reservoir [...] Mr. Dodd:- Two days in field Villa America staking out lots as sold by Sales’ Dapartment. /One day in field same locality getting control meassurements of Mr. Schmidt’s survey for Mr. Rouch“ In: *ibid.* 23rd-30th November 1913

<sup>568</sup> Tradução livre da autora. No original: “SELF:- Reducing plan of Villa America between Avenida Paulista and lot N° 3 scale 1/3000 for Sales’ Dept.” In: *ibid.* 25th-1st February 1914

Desses levantamentos resultou o projeto específico para a “Garden-City” enviado à Prefeitura para aprovação. Encontrou-se uma cópia do mesmo, mostrada na FIGURA 5.78, datado de 18 de fevereiro de 1914, assinado por Rouch e desenhado por Oelsner. Esse desenho seria uma alteração de um primeiro, pois no ofício da City of San Paulo Improvements enviado à Prefeitura, cujo texto é reproduzido abaixo, há referência a solicitação anterior, realizada em janeiro de 1914, a qual não se conseguiu localizar:

City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.  
Companhia de terrenos e melhoramentos na cidade de São Paulo  
Rua 15 de Novembro, 61  
São Paulo”

Exmo. Snr. Dr. Washington Luís, DD Prefeito da Cidade de São Paulo.

A City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited, vem submeter à aprovação de V.Ex. o projecto de arruamento, constante das plantas em triplicata que acompanham este, dos seus terrenos situados na Vargem do Caaguassú.

A requerente, sem medir sacrificios, pretende formar uma cidade-jardim (garden city) nesse ponto, considerando uma compensação para esses sacrificios a gloria de ter sido a iniciadora na adeantada Capital de São Paulo, de tal emprehendimento.

Ao contrário do que se observará mais à frente, quando é realizada a alteração do empreendimento a partir de projeto de Raymond Unwin, as justificativas empregadas nesse primeiro ofício chegam a ser banais e não há menção a quaisquer elementos de cunho mais teórico. Pelo contrário, justifica-se a “garden-city” quase como uma moda a adotar. Indubitavelmente, as pessoas envolvidas nesse projeto não têm familiaridade com os conceitos estabelecidos pelo ideário de Ebenezer Howard.

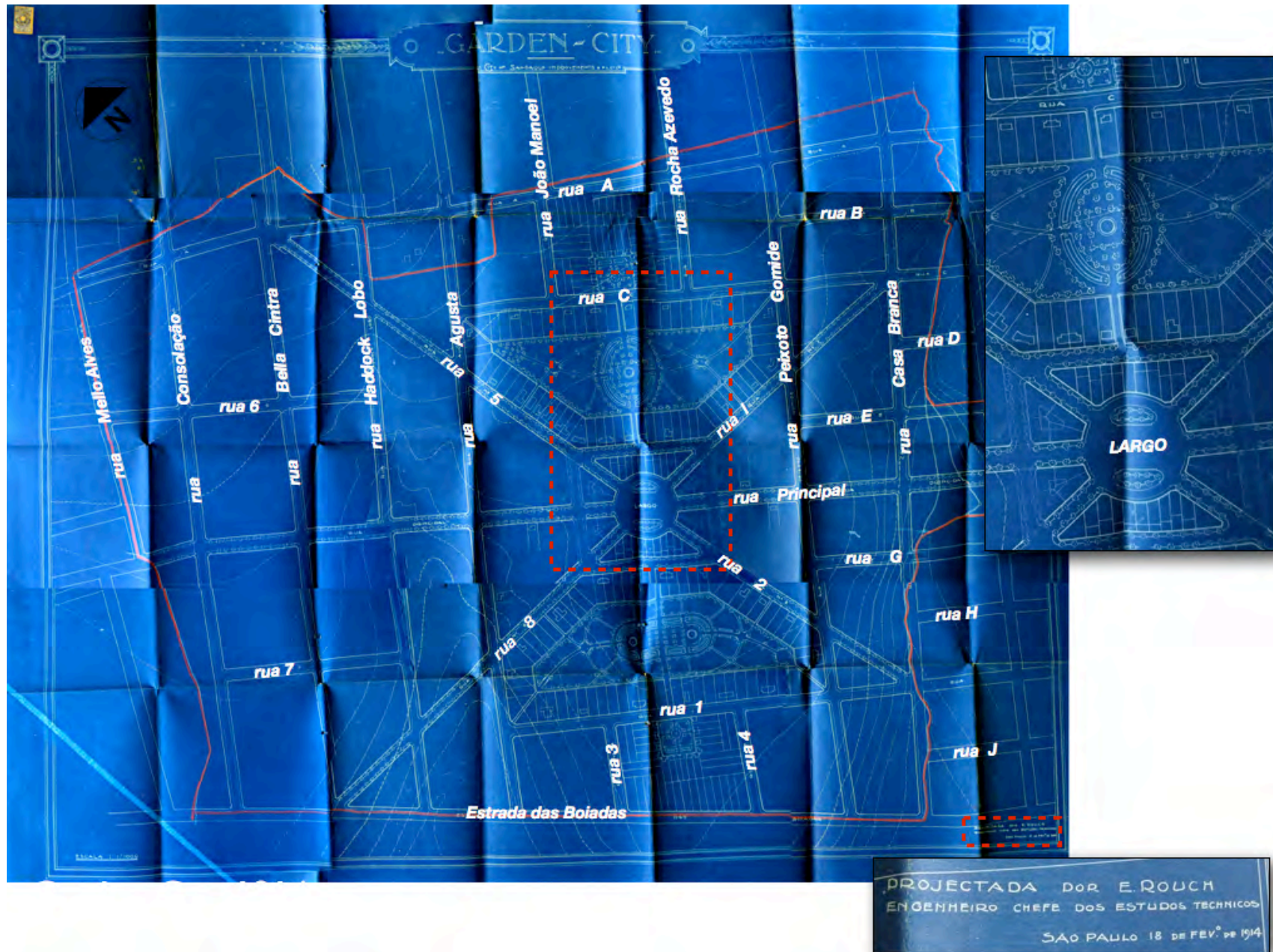


FIGURA 5.78 — Garden-City, City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. 18.fev.1914. Montagem de várias fotos do original. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiato. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011. Tratamento de imagem Alfredo Martino Ferreira.

É quase certo que trata-se de uma tentativa de assimilação dessa nova estética, de origem inglesa por parte dos Bouvard — pai e filho. Observa-se, na descrição a seguir, o que se poderia considerar como a hibridização entre duas estéticas quase inconciliáveis: a composição espacial Beaux-Arts e a estética pitoresca do “Garden City movement”:

Sem entrar em detalhes, apreciáveis no plano ora apresentado, diremos que uma avenida com vinte metros de largura e quasi dois kilometros de extensão **quando for prolongada** até a Brigadeiro Luiz Antonio, dá facil accesso a um largo redondo, com noventa metros de raio e aos **quatro blocos-jardins**, sendo de notar que dois destes têm cerca de 30.000 metros quadrados cada um; duas ruas diagonaes, algumas transversaes, todas em perfeita harmonia com as que desembocam nesta [bacia?, ilegível], **completam o nosso projecto de uma Garden City**, da qual agora pedimos approvação de V. Ex. Outrossim declara a requerente que o presente projecto foi feito **em substituição ao que foi apresentado de 16 de janeiro do corrente anno.**

R. Mcê.

São Paulo, 2 de abril de 1914

[ass.] Estanislau [G?...B?...C?] Seabra

Gerente”<sup>569</sup>

Como Simoni<sup>570</sup> afirma, nesse momento as solicitações de arruamento eram submetidas a verificação, para que se garantisse que os terrenos objeto do arruamento eram de propriedade particular, o que pode explicar que junto ao requerimento da City of San Paulo Improvements encontrou-se despacho da “Directoria do Patrimonio, Estatistica e Archivo Municipal”, emitido meses depois:

13 - 7 - 14

Prefeitura do Municipio de S. Paulo. Directoria do Patrimonio,

<sup>569</sup> Estanislau SEABRA, *Requerimento para aprovação de arruamento da Garden City*, 1914. Acervo Arquivo Histórico Municipal — grifo nosso.

<sup>570</sup> Lucia Noemia SIMONI, *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930*

Estatistica e Archivo Municipal

Junto o requerimento anterior.

A City comprou os terrenos onde pretende formar a “Garden City” da Companhia Edificadora de Villa América que por sua vez o adquirio do Coronel Martinho Ferreira da Rosa e do Coronel Joaquim Ferreira da Rosa, terrenos esses constituídos de dois quinhões situados na Chacara Bella Veneza, antiga Água Branca, no bairro dos Pinheiros e que foram havidos por herança do seu finado pae e sogro do Coronel Joaquim Ferreira da Rosa.

**São, portanto, terrenos do dominio particular.**

A Directoria Geral,

[assinatura ilegível]<sup>571</sup>

Enquanto o requerimento tramitava na Prefeitura de São Paulo, em Londres a Vila América era mencionada nas Atas da Segunda Reunião Geral Ordinária da City of San Paulo Improvements, ocorrida em 7 de maio, pois a área seria beneficiada com luz e energia elétrica devido ao acordo estabelecido com a “Light and Power Company para a extensão do sistema de bondes”<sup>572</sup>. Nesse meio tempo também houve o retorno de Rouch e Troy para a França. Embora tenha ocorrido depois da Segunda Reunião Geral, nas Atas dessa reunião não se encontrou qualquer sinal de problemas entre aqueles profissionais e a gerência ou mesmo a diretoria.

O projeto da “Garden-City”, tecnicamente um projeto de arruamento, cuja autoria pode ser creditada a um trabalho conjunto — à distância — entre Bouvard e Rouch, foi aprovado e, em julho de 1914, o Ato nº 699<sup>573</sup> regularizava a nomenclatura das ruas.

<sup>571</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Parecer Garden City*, 1914

<sup>572</sup> “Agreement with the local Light and Power Company for extensions of the existing Tramway system to its Lapa and Villa America properties, and these properties will at the same time benefit by the introduction of light and power facilities.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]*, p. 2.

<sup>573</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Acto n. 699, de 7 de julho de 1914, Dá denominação a novas ruas abertas na Villa América*

ACTO Nº 699, DE 7 DE JULHO DE 1914

Dá a denominação a novas ruas abertas na Villa América.

O Prefeito do Municipio de S. Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas na lei n. 1666, de 26 de março de 1913, approva a planta apresentada pela City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., acceita as dezoito ruas, uma praça circular e os **prolongamentos das ruas da Consolação, Bella Cintra, Haddock Lobo, Augusta, Peixoto Gomide e Casa Branca**, entre a rua que na planta tem a letra A e a estrada das Boiadas, e os **prolongamentos das ruas Padre João Manoel e Dr. Rocha Azevedo**, entre as ruas A e C da mesma planta e **declara taes ruas, pracas e prolongamentos abertos ao transito publico**, e da-lhes os seguintes nomes: “Praça América”; ruas A - “Estados Unidos”, B - “Canadá”, C - “Mexico”, D - “Guatemala”, E - “Honduras”, G - “Salvador”, H - “Nicaragua”, I - “Costa Rica”, J - “Equador”, 1 - “Argentina”, 2 - “Chile”, 3 - “Paraguay”, 4 - “Uruguay”, 5 - “Colombia”, 6 - “Venezuela”, 7 - “Bolivia”, 8 - “Perú”, e a principal - “Brazil”.

Prefeitura do Municipio de S. Paulo, 7 de julho de 1914, 361º da fundação de S. Paulo.

O Prefeito,

[ass.] Washington Luís

O Director Geral,

[ass.] Arnaldo Cintra<sup>574</sup>

Note-se que, confirmando o que se afirmou há pouco a respeito da “Garden-City” ser uma parte da Vila América, o referido Ato não a menciona e especifica que as “novas ruas” foram abertas dentro da mesma Vila América, prevendo-se, inclusive, o prolongamento de seis ruas, que eram, supõe-se, as mencionadas no relatório de Oelsner de 23 de novembro de 1913, citado acima, que deveriam ser amarradas ao Lote 3. Em consonância com a referida documentação, os relatórios de obra induzem ao mesmo entendimento:

O próprio: - **Villa America, Lote 3**, calculando grades e supervisão do trabalho.

G.S.Dodd: - Passando a limpo curvas de nível e elevações nos novos planos 1:1000. Um dia na **Villa América, Lote 3**, estaqueando blocos

Celso Giachetti: **Villa América, Lote 3**, estaqueando meios-fios, lançando vários perfis para sarjetas, estaqueando 2 lotes.<sup>575</sup>

A planta datada de 16 de julho [FIGURA 5.77] incorpora a regularização das ruas que pode ser observado no detalhe mostrado na FIGURA 5.79.

Em paralelo, o Acto 702, de 15 de julho de 1914, autoriza a abertura de novas ruas na Vila Nova Tupy:

ACTO N. 702, DE 15 DE JULHO DE 1914.

Dá denominação a novas ruas abertas na Villa América, da alameda Nova Tupy para baixo, e dá outras providencias.

O Prefeito do Municipio de S. Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas na lei n. 1666, de 26 de março de 1913, approva a planta apresentada pela City of S. Paulo Improvements and Freehold Land, Co., Ltd., acceita as tres ruas e prolongamentos das alamedas Lorena, Iguape e Campinas, em terrenos da Companhia, e declara taes ruas e prolongamentos abertos ao transito público, dando às ruas os seguintes nomes: “Panamá” à rua J. “Haiti” à rua Z e “Cuba” à rua paralela à alameda Lima e que fica entre esta e a avenida Brigadeiro Luiz Antonio.

Prefeitura do Municipio de S. Paulo, 15 de julho de 1914, 361º da fundação de S. Paulo.

O Prefeito,

Washington Luís

O Director Geral,

Arnaldo Cintra<sup>576</sup>

<sup>575</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: Villa America, Lot 3, calculating grades & supervising work. /G.S.Dodd: Inking in cotour lines and elevations on new plans 1:1000. One day in Villa America, Lot 3, staking out blocks. / Celso Giachetti: Villa America, Lot 3, staking out streetsides, running several profiles for ditches, staking out 2 lots. “ In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 5th-12th July 1914 — grifo nosso*

<sup>576</sup> SÃO PAULO (MUNICIPIO), *Acto n. 702, de 15 de julho de 1914, Dá denominação a novas ruas abertas na Villa América, da alameda Nova Tupy para baixo, e dá outras providencias*



FIGURA 5.79 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oelsner. Detalhe mostrando o Lote 3 sobre topografia original. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.



As novas ruas são consideradas, vale notar, como parte da Vila América. Sem dúvida, estabeleceu-se situação aparentemente inédita, pois que, pelo que se entende dos Atos nº 699 e 702, o arruamento de Vila América não era contínuo em termos físicos. Apenas a nomenclatura das ruas buscava garantir certa unidade ao conjunto de ruas abertas. Para que houvesse a continuidade das partes do arruamento, a City of San Paulo Improvements contava com a abertura de ruas, ao lado do Lote 3, e em prolongamento às suas ruas, onde hoje se localiza o Jardim Paulista. Como a companhia possuía o Lote 15, que garantia a ligação do Lote 3 com a avenida Brigadeiro Luiz Antonio, sugeria, no seu projeto que se complementasse o desenho proposto em terras que não lhe pertenciam, incluindo, inclusive, a nomenclatura das mesmas como prolongamento das ruas Estados Unidos, México, Guatemala, Honduras, S. Salvador, Nicarágua, Argentina e Equador [FIGURA 5.80].

Mais tarde, não se efetivando essa pretensão da City of San Paulo Improvements, fez-se a permuta entre o Lote 15 e uma faixa de terrenos de área equivalente, correspondendo às quadras entre as atuais ruas Canadá e avenida Nove de Julho, segundo Souza<sup>577</sup> [FIGURA 5.81]. Segundo Souza,

Os terrenos que compuseram o bairro do Jardim América originam-se, basicamente, do parcelamento de três glebas adquiridas pela companhia, respectivamente, nos anos de 1912, 1914 e 1921 (lotes nº 3, 50 e 15), além de uma parcela extra, objeto de permuta em 1917.<sup>578</sup>

[...]

O lote de nº 50 [...], foi adquirido pela City em 1914. [...] Cabe notar que este lote, ainda que de área reduzida, colocava-se, por sua localização em relação às terras da companhia,

como praticamente imprescindível para a composição do bairro do Jardim América.<sup>579</sup>



FIGURA 5.80 - Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oeilsner. Detalhe mostrando a pretendida continuidade entre os Lotes 3, 15 e 42, dependendo da abertura de ruas [em tracejado] em terras que não pertenciam à City of San Paulo Improvements, com sugestão de nomenclatura, inclusive. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.

<sup>577</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*. Consultar a autora para a completa descrição da operação em termos financeiros.

<sup>578</sup> Ibid., p. 100.

<sup>579</sup> Ibid., p. 102. Também Wolff comenta acerca da ampliação do Jardim América, realizada anos mais tarde e desenhada pelo próprio Parker, no trecho em questão. Cf. Silvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

A descrição do Lote 15 segundo a autora, no entanto, conflita com o que mostra *Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44*. Para Souza, o Lote 15 seria a faixa adquirida, ao lado do Lote 3, e a permuta teria sido realizada em 1917, segundo o que apurou em registros cartoriais:

A City adquiriu, por meio de permuta de terrenos que já possuía, uma parcela de 7.525 m<sup>2</sup> em 1917 e o lote de nº 15, com 133.845m<sup>2</sup> em 1921. Tais terrenos possibilitaram expandir a área originalmente prevista para o loteamento, alcançando este seus contornos definitivos.<sup>580</sup>

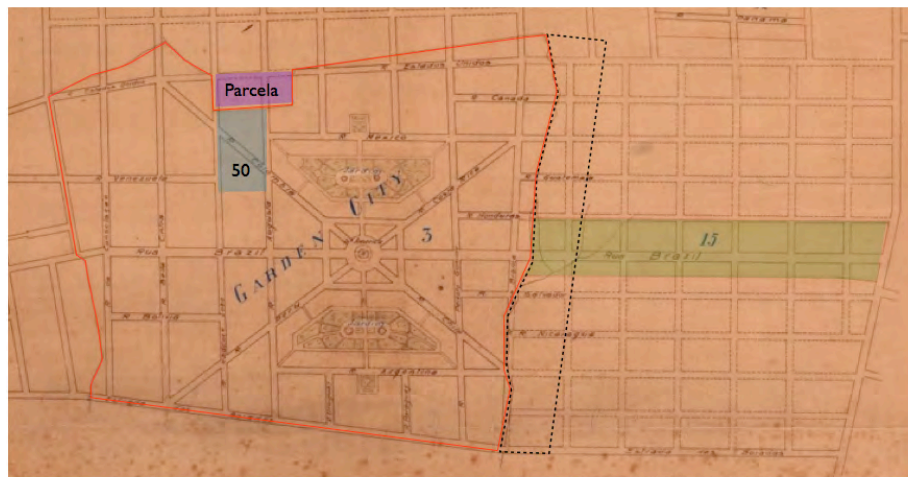


FIGURA 5.81 - *Projecto de melhoramentos de Villa America e V. Nova Tupy. Lotes 3, 15, 42, 44. Escala 1:4000. 16 de Julho de 1914. [a] Oelsner. Detalhe mostrando, em verde, o Lote 15 e em tracejado, a área objeto da permuta. Em lilás, a parcela que restava adquirir. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.*

Mas a planta de fevereiro de 1914 também indica o Lote 15 como o *Projecto...* de 16 de julho, conforme se observa na FIGURA 5.77. É possível que tenha havido outra permuta, porque Oelsner menciona algo a respeito<sup>581</sup>,

mas não se obteve informações mais precisas a respeito. Havia, ainda, uma “parcela” de terreno [FIGURA 5.81] que não foi adquirida pela companhia e que seria fundamental para o andamento do projeto.

Apesar da Ata da Primeira Reunião Geral Ordinária<sup>582</sup> citar compra de uma pequena área, justificando-a sob a alegação de que a aquisição seria importante para a viabilização dos negócios, não há como saber se se tratava dessa “parcela” junto ao Lote 3. Segundo Souza<sup>583</sup>, essa compra somente se efetivou anos mais tarde. Valeria a pena, eventualmente, pesquisar essas operações.

O que se chamava de Garden City, era, provavelmente, o “miolo” da ampliação da Vila América, nas quadras centrais do amplo platô de declividade suave, como se observa nas FIGURAS 5.77 e 5.78, que receberia desenho especial, onde estavam previstos os jardins internos e, provavelmente, o comércio. Isso parece justificar que o nome “Garden City” apareça sobre essa área de maneira secundária ao nome “Vila América” tanto no projeto de melhoramentos enviado à Prefeitura em 16 de julho [FIGURA 5.78], quanto na *Planta da cidade de São Paulo de 1914*, [FIGURA 5.71].

Aparentemente, havia dúvidas quanto ao significado do termo — e do conceito que lhe era subjacente — pois em outra peça gráfica referente à mesma área, “Garden-City” é indicada como o jardim interno à quadra, como se observa na FIGURA 5.82. Também nos relatórios de Oelsner anteriores a 1915 o termo parece referir-se a um detalhe do conjunto, possivelmente aos jardins internos, pois enquanto as obras têm andamento,

<sup>580</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*, p. 102.

<sup>581</sup> No original: “Plans of new Profiles Garden City, and exchange of Land “In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 15th-20th November 1915 — grifo do original*

<sup>582</sup> LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]*

<sup>583</sup> Maria Claudia Pereira de SOUZA, *O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City*

isto é, enquanto as ruas são abertas, com o lançamento do estaqueamento e do seu *grade*, lançamento de pedriscos e uso de rolos compressores, um dos funcionários do escritório, Lafont, “começa [o] desenho de perspectiva do **esquema garden city** [no] Lote 3”<sup>584</sup>, finalizado em agosto<sup>585</sup>.

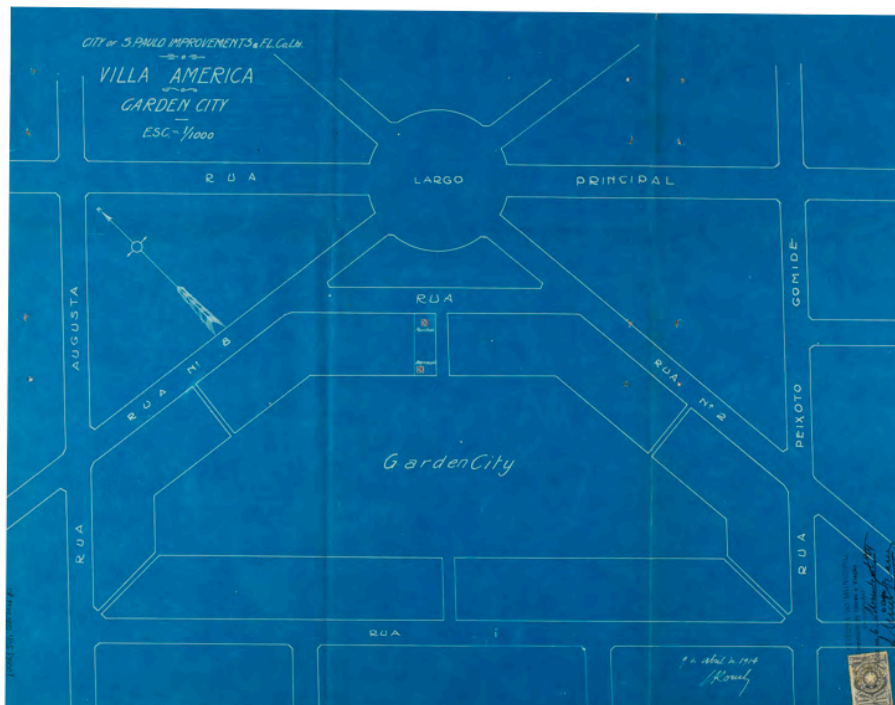


FIGURA 5.82 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914. [a] Rouch. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiano. Acervo Arquivo Histórico Municipal.

Assim, supõe-se que a ideia de “Garden City” primeiramente tenha sido tomada de modo um tanto parcial, resumindo-se aos “**quatro blocos-jardins**”<sup>586</sup> referidos no requerimento da City of San Paulo Improvements à Prefeitura.

Segundo Gaskell, “o próprio Howard frequentemente comentava sobre o mal uso do termo ‘garden city’<sup>587</sup>, que “tornou-se, para a opinião pública e para muitos planejadores dos primeiros anos [do século XX] sinônimo de subúrbio-jardim [...] em que se buscava apenas garantir que o crescimento futuro de cidades se fizesse de modo salubre”<sup>588</sup>.

A confusão no uso do termo — se aplicado ao jardim interno, ao “miolo” do arruamento proposto ou à sua totalidade — deve ter sido discutida internamente ou talvez até com o Diretor de Obras Municipais, mais atualizado com o debate urbanístico. Desse modo, a ideia de um subúrbio-jardim parece ter prevalecido e se consolidado, pois ao fim do mesmo mês, a City of San Paulo Improvements enviou requerimento à Prefeitura “pedindo que seja denominado Garden City o bairro situado entre a alameda Iguape e a Estrada das Boiadas”<sup>589</sup>. Na prática, essa ação marca a expansão do conceito “garden city” para todo o perímetro do Lote 3 e sua separação em definitivo da Vila América, consolidando-o como um novo bairro em vias de implantação.

<sup>584</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: Villa America: Lot 3: defining streetsides for two days. 3/2 days Villa America with Messrs Dodd and Giachetti. /G.S.Dodd: Villa America: Lot 3: staking out streets & trees / A. Giachetti: Villa America: Lot 3: staking out streets & trees. /C. Giachetti: Villa America: Lot 3: giving levels on Avenida Brasil, and staking out street sides / F.Leitão: 2 days Villa America, staking out streets sides. / H. Maroni: Tracing and blue prints, as required by Management - 5 days. /D. Lafont: 1 day commencing perspective drawing of garden city scheme: Lot 3. “ In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 12th-19th July 1914 — grifo nosso*

<sup>585</sup> Tradução livre da autora. No original: “D. Lafont: Finished perspective drawing of Garden City“ In: *ibid.* 16th-23rd August 1914

<sup>586</sup> Estanislau SEABRA, *Requerimento para aprovação de arruamento da Garden City*. Acervo Arquivo Histórico Municipal — grifo nosso.

<sup>587</sup> Tradução livre da autora. No original: “Howard, himself, frequently commented on the misuse of the term ‘garden city’” In: Martin GASKELL, *The suburb salubrious: town planning in practice*, in: Anthony SUTCLIFFE, 1981, p. 25

<sup>588</sup> Tradução livre da autora. No original: “...it became synonymous in the public mind, and in the mind of many early planners, with the garden suburb [...] to ensure only that that the future growth of existing towns should be on healthy lines” In: *ibid.*

<sup>589</sup> 30ª sessão ordinária em 25 de julho. Expediente, *Correio Paulistano*, 26.jul.1914, Câmara Municipal, p. 6. Alameda Iguape e Estrada das Boiadas são, respectivamente, as atuais rua Oscar Freire e Estados Unidos.

## 5.3.5.3. O DESENHO DA GARDEN-CITY

Não se sabe quais foram as referências utilizadas pelos autores do projeto — Joseph-Antoine Bouvard e Émile Rouch — porém, a partir das colocações de Gaskell<sup>590</sup>, a hibridização indicada denota tanto o “mal uso” apontado pelo autor, em que foram deixados de lado o discurso social que orientava a teoria de Howard e as primeiras experiências de Unwin e Parker, quanto o conhecimento superficial acerca do debate pelos franceses, cuja longa tradição da composição Beaux-Arts no tratamento do espaço urbano persistia ainda. No entanto, o ideário “garden-city” reverberava na França. Em 1911, enquanto Joseph-Antoine Bouvard pensava na solução para o vale do Anhangabaú, uma nota na revista *La Construction Moderne*, sob o título “Les Cités-jardins” questionava:

Teremos um pouco mais de verde em Paris? Veremos um dia aqui aqueles numerosos parques que clareiam o triste horizonte londrino?<sup>591</sup>

Havia sido lançada a ideia de transformar Paris em uma grande cidade jardim:

O governo acaba, em todo caso, de dar sua aprovação à ideia, de autoria do Conselho geral, de um concurso de projetos para fazer de Paris uma cidade jardim, concurso esse dotado de uma subvenção de 5.000 francos.<sup>592</sup>

<sup>590</sup> \_\_\_\_\_. , 'The suburb salubrious': town planning in practice

<sup>591</sup> Tradução livre da autora. No original: “Les cités-jardins — Aurons-nous un peu plus de verdure dans Paris? Y verrons-nous un jour ces parcs nombreux qui éclairent le triste horizon londonien?” In: CM-1911-05(1) Les cités-jardins; Au Cours-la-Reine, *La Construction Moderne* 26, n. 34, 1911, p. 408.

<sup>592</sup> Tradução livre da autora. No original: “Le gouvernement vient, en tout cas, de donner son approbation à l'idée, émise par le Conseil général, d'un concours de plans propres à faire de Paris une cité jardin, concours qu'il doterait d'une subvention de 5.000 francs.” In: *ibid.*

A Association des Cités-Jardins de la France foi fundada em 1903, por Georges Benoit-Lévy<sup>593</sup>, ligado ao Musée Social<sup>594</sup>, logo após seu retorno de uma viagem de estudos à Inglaterra, patrocinada pelo Musée, onde visitou Port Sunlight, Bournville e as obras de Letchworth. “Benoit-Lévy foi um dos enaltecidos do pensamento howardiano”<sup>595</sup> tendo publicado *La Cité-Jardin* em 1904<sup>596</sup>.

Todavia, ele deturpa seus fundamentos. Enquanto Howard parte de uma concepção socialista libertária, militando por uma reorganização do território, o pensamento de Benoit-Lévy se inscreve em uma tradição paternalista. Assim, a cidade-jardim “à francesa” não é uma entidade urbana autônoma; ela é concebida como uma figura evoluída da cidade operária.<sup>597</sup>

Também em virtude das diferenças entre os sistemas legislativo e jurídico francês e inglês, “a ideia de cidade-jardim teve dificuldades em criar raízes, mesmo na sua forma mais reduzida”, segundo Calabi<sup>598</sup>. Assim, na França, “as aplicações do modelo limitam-se a algumas realizações privadas nos bairros periféricos”<sup>599</sup>, sendo incluída, em 1913, como elemento do urbanismo em planos de ampliação das cidades francesas. Porém, somente

<sup>593</sup> Georges Benoit-Lévy (1880-1971), jurista de formação, ganha uma bolsa do Musée Social para viajar à Inglaterra. Marie Gaimard, Introdução à Georges BENOIT-LÉVY, *La Cité-jardin*, 1910, 2014

<sup>594</sup> Para um aprofundamento sobre o papel dessa entidade nos primórdios do urbanismo, ver Janet HORNE, *Le Musée Social aux origines de l'état providence*, 2004

<sup>595</sup> Tradução livre da autora. No original: “Benoit-Lévy se fait donc l'un des laudateurs de la pensée howardienne.” In: Marie GAIMARD, *Georges Benoit-Lévy, La Cité-jardin*, 1910, 2014

<sup>596</sup> G. BENOÎT-LÉVY, *La cité jardin*, 1904 Encontrou-se duas outras edições do livro, em 1911 e 1932.

<sup>597</sup> Tradução livre da autora. No original: “Tutefois, il en dénature les fondements. Alors qu'Ebenezer Howard part d'une conception socialiste libertaire militant pour un réaménagement du territoire, la pensée de Benoit-Lévy s'inscrit dans une tradition paternaliste. Ainsi, la cité-jardin «à la française» n'est pas une entité urbaine autonome; elle est perçue comme une figure évoluée de la cité ouvrière.” In: Marie GAIMARD, *Georges Benoit-Lévy, La Cité-jardin*, 1910

<sup>598</sup> Donatella CALABI, *História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares*, 2012, p. 59.

<sup>599</sup> *ibid.*

no primeiro pós-guerra e com a aprovação da Lei Cornudet em 1919, é que surgirão exemplos mais bem acabados de empreendimentos, ligados ao esforço de reconstrução das cidades<sup>600</sup>. Em artigo publicado em 1910, Benoit-Lévy define a cidade-jardim como

uma cidade em que cada casa se encontra em meio a um jardim, em que cada quadra é envolvida por um parque, e ela mesma se encontra rodeada por uma vasta faixa de campos e florestas.<sup>601</sup>

De fato, o projeto da Garden City paulista não corresponde à imagem concebida por Benoit-Lévy, sendo muito mais econômica quanto à distribuição de áreas verdes.

Sendo um projeto concebido de forma híbrida, não é de se estranhar a presença de diagonais e da grelha do “tabuleiro de xadrez” no desenho proposto por Bouvard-Rouch, ainda mais se o projeto foi pensado em continuidade ao arruamento previamente aprovado por Horácio Sabino. Isso se deve à prática projetual francesa mas, também, examinando-se a planta da FIGURA 5.78 e confrontando-a com legislação paulistana vigente naquele momento, parece claro que Bouvard e Rouch preocuparam-se em segui-la, procurando inovar dentro dos parâmetros que a lei impunha quanto à configuração, extensão e largura das ruas, quadras e praças, o que fatalmente levaria a um desenho em que características como regularidade, simetria, ortogonalidade fossem a tônica. Apenas para se ter um termo de comparação, as experiências de Letchworth e New Earswick, “não havia restrições quanto ao caráter de avenidas e ruas, o que possibilitou a

Raymond Unwin experimentar ruas com variadas características e larguras”<sup>602</sup>.

Como resultado dessa preocupação, a introdução de novos elementos restringe-se a duas praças internas, duas outras semi-internas, além da sugestão do uso do padrão de casas “semi-detached”, utilizado nos primeiros empreendimentos desse tipo, na Inglaterra<sup>603</sup>.

A FIGURA 5.83 mostra o padrão dos lotes, aparentemente inseridos na planta como uma sugestão de parcelamento e ocupação, denotando, mais uma vez, o insuficiente conhecimento das propostas do movimento garden city, pois são indicadas casas geminadas duas a duas, compondo o padrão “semi-detached” assim como casas isoladas em relação às divisas dos lotes.

Ainda que se buscasse a variedade pitoresca nos assentamentos da garden city, os esquemas-exemplos formulados por Unwin em *Town planning in practice*<sup>604</sup> traziam grande regularidade quanto ao tamanho das casas e a maneira como eram dispostas nos lotes, como se observa na FIGURA 5.84.

<sup>600</sup> Ibid.; Marie GAIMARD, *Georges Benoit-Lévy, La Cité-jardin, 1910*

<sup>601</sup> Tradução livre da autora. No original: “c’est une ville dont chaque habitation se trouve au milieu d’un jardin, dont chaque quartier est entouré d’un parc, et qui elle-même se trouve encerclé par une vaste bande de champs et de forêts.” In: Georges BENOIT-LEVY, *La Cité-jardin, Gazette des Beaux-Arts* 52, n. 632, 1910, p. 149.

<sup>602</sup> Tradução livre da autora. No original: “no bye-laws relating to the character of roads and streets were in force, and it was possible to Raymond Unwin to experiment with roads of various characters and widths.” In: Martin GASKELL, *‘The suburb salubrious’: town planning in practice*, p. 26

<sup>603</sup> O termo define casas agrupadas de duas em duas, com um lado geminado e outro afastado dos limites do lote.

<sup>604</sup> F.R.I.B.A. RAYMOND UNWIN, *Town planning in practice*, 1909

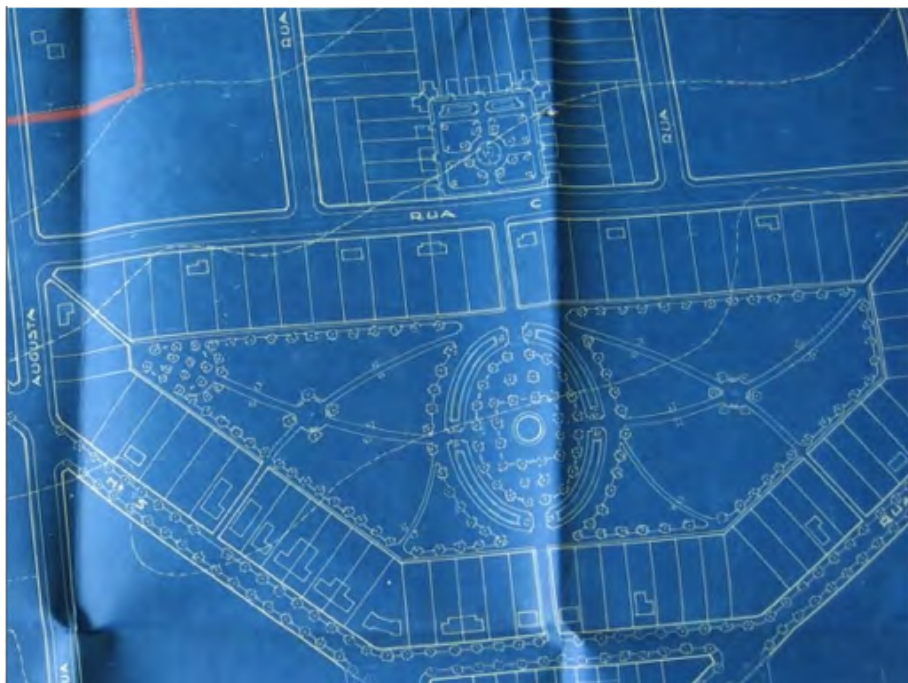


FIGURA 5.83 - Garden-City. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd. 18.fev.1914. Detalhe mostrando a disposição, dimensões e forma de ocupação dos lotes. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiato. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011

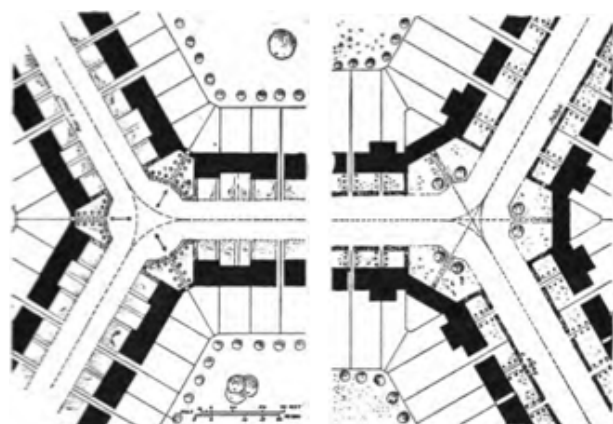


FIGURA 5.84 - Three road junction with arched opening as terminal feature of each road (esquerda); Three road junction with continuous roof line maintained. (direita) Duas soluções apresentadas por Unwin para casos de junção de três ruas, onde é possível observar a grande regularidade do conjunto de casas e o tratamento dos lotes triangulares resultantes do desenho. (RAYMOND UNWIN, 1909, p.337)

Esse procedimento projetual presente na Garden City da Vila América não é totalmente distante das experiências de caráter parcial que também se desenvolviam na Inglaterra. Segundo Gaskell,

nos anos anteriores à Primeira Guerra Mundial estudiosos de habitação e planejamento adotaram progressivamente o termo descritivo “em linhas garden city” para se referir ao desenvolvimento de propriedades em áreas suburbanas com por traços adotados pelo exemplo dos subúrbios jardim. Quando, em 1914, E. G. Culpin, o secretário da Garden City Association, analisou o desenvolvimento resultante desse processo em seu livro *Garden City Movement Up-to-Date*, ele listou uma série de esquemas em que nenhum, à exceção de Letchworth, poderia justificar o título de ‘garden city’.<sup>605</sup>

Assim, parece que essa primeira experiência brasileira, organizada por Joseph-Antoine Bouvard e seu remoto assistente Rouch, inscrevia-se em um círculo de iniciativas “nas quais era reconhecida alguma coisa das ideias ‘garden city’ mas, no entanto, “chamá-las de garden cities era um abuso do uso do termo”, como critica Gaskell, acrescentando que “esse mal uso da terminologia refletia o ponto a que se chegou, em que se pensava que organizar um lugar com adequado espaço ajardinado era projetar ‘sob linhas garden city’”.<sup>606</sup>

<sup>605</sup> Tradução livre da autora. No original: “over the years leading up to the First World War writers on housing and planning increasingly adopted the descriptive term ‘on garden city lines’ to indicate the development of estates in suburban areas along lines exemplified by the garden suburbs. When in 1914 E. G. Culpin, the secretary of the Garden City Association, reviewed the development that had taken place in his book *Garden City Movement Up-to-Date*, he listed a series of schemes none of which, with the exception of Letchworth, could justify the title ‘garden city’.” In: Martin GASKELL, *The suburb salubrious: town planning in practice*, p. 38-39

<sup>606</sup> Tradução livre da autora. No original: “Though many of these housing and estate developments could quite properly have been regarded as owing something to garden city ideas, to call them garden cities was an abuse of what was originally meant by that term. This misuse of terminology reflected the extent to which people thought that to lay out a site with adequate garden space was to plan on ‘garden city lines.’” In: *ibid.*, p. 39.

Assim, como já havia descrito Wolff<sup>607</sup>, o desenho previa “duas diagonais que se entrecruzavam”, indicando o “ponto focal” do conjunto. A presença de diagonais no desenho proposto tem duplo sentido, indicando o processo de hibridização, pois podem ser interpretadas como um recurso “Beaux-Arts”, como as diagonais propostas em vários dos projetos de Joseph-Antoine Bouvard, e, por outro lado, se se tomar também o exemplo do Alto da Lapa, podem ser entendidas como diagonais que se dirigiam para o centro do empreendimento, provavelmente a área em que deveria se localizar o centro comercial estando assim de acordo com o que Benoit-Lévy observara na Inglaterra, quanto a “regras essenciais” presentes na concepção das cidades-jardim, que buscam “a harmonia de linhas, cuja combinação é determinada por considerações utilitárias e preocupações estéticas”, segundo as quais “as vias principais são largas, **retas, e destinadas a alcançar os centros** (mercados, teatros, edifícios municipais, estações) pelo caminho mais curto”<sup>608</sup>.

Embora muito se fale sobre os traçados sinuosos das garden cities inglesas soluções mais geometrizarantes também estão presentes. Miller assinala que “o plano de Unwin [para Letchworth] continha uma mistura de elementos formais e naturais” que “num olhar superficial, poderia parecer um exercício formal de geometria, com seus eixos maiores e menores cuidadosamente dispostos” mas o autor ressalta que entretanto, “eles se

encaixavam muito facilmente na topografia”<sup>609</sup>. Hawtree cita alguns elementos de desenho que se tornaram característicos da estética adotada nas garden cities, como “arcos de desenho livre e crescentes, longas avenidas arborizadas, e **uma praça formal, situada no ponto mais alto no centro da propriedade**”<sup>610</sup>. Esse procedimento pode ser reconhecido em São Paulo, e é o que justifica a localização do que Wolff chamou de “grande centro aproximado do bairro, na atual praça América”<sup>611</sup>. Observando-se a topografia existente, sobre a qual Bouvard-Rouch trabalharam, é evidente que houve uma acomodação ao terreno, o que levou ao centro do bairro não corresponder ao centro geométrico do Lote 3, como mostra a FIGURA 5.79. O comércio localizado no cruzamento das diagonais com a avenida Brasil estaria localizado no coração da Garden City, como em Letchworth e outras experiências inglesas.

Provavelmente para atender a legislação paulistana, suprimiram-se as pequenas ruas no miolo da Garden City, como se observa no detalhe da FIGURA 5.85. Supõe-se, a partir do desenho dos lotes, que esse miolo estaria de fato destinado a abrigar um centro comercial, conforme o que Wolff apurou:

Nesse grande centro estavam previstos edifícios públicos, tais como escolas, igrejas, teatros e área para esportes. Propunha-se também, apenas em local determinado, um setor comercial com lojas e armazéns, uso restrito no restante do bairro residencial.<sup>612</sup>

607 Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

608 Tradução livre da autora. No original: “Il y a des règles essentielles qui dominant l'aménagement de toute ville rationnellement organisée. [...] l'harmonie des lignes, dont la combinaison est déterminée à la fois par des considérations utilitaires et par des préoccupations esthétiques: les voies principales sont larges, droites, et destinées à gagner par le plus court chemin les centres (marchés, théâtres, bâtiments municipaux, gares, etc.)” In: Georges BENOIT-LEVY, *La Cité-jardin*, p. 160. — grifo nosso

609 Mervyn MILLER, *Letchworth : the first garden city*, 1989, p. 50.

610 Tradução livre da autora. No original: “free-flowing arcs and crescents, long, tree-lined avenues, and a formal square situated at the highest point in the centre of the estate.” Martin HAWTREE, *The emergence of the town planning profession*, in: Anthony SUTCLIFFE, 1981, p. 84 — grifo nosso

611 Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 128. — grifo nosso.

612 Ibid. — grifo nosso.



FIGURA 85 - Projeto Garden City. Detalhe. 28.ago.1914. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiato. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011

Quanto aos jardins internos das quadras centrais, seu desenho distancia-se consideravelmente da prática projetual de Bouvard, ainda mais se comparados à solução concebida para o vale do Anhangabaú e da várzea do Carmo, comentados no Capítulo 4. Nos jardins da Garden City, projetam-se composições clássicas [FIGURA 5.83], em contraposição às soluções pitorescas, segundo as linhas do *jardin anglais*, concebidas para os citados parques. Isso pode ter ocorrido se, ao invés de Bouvard ter sido Rouch o idealizador dos jardins e seria necessário buscar por mais informações para que se tenha alguma certeza. No entanto, em alguns dos exemplos que Unwin inclui em seu *Town Planning in practice*, é possível observar jardins com características classicizantes. As FIGURAS 5.86 e 5.87 são alguns exemplos

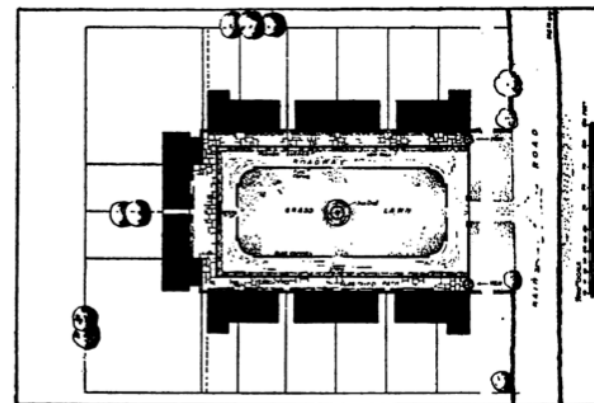


FIGURA 5.86 - Pairs of houses arranged round a green. Segundo Unwin, essa solução tinha a vantagem de servir como decoração para a rua, e "assegurar uma área verde pública ao centro". (RAYMOND UNWIN, 1909, p.355)



FIGURA 5.87 - Hampstead Garden Suburb. Sketch showing group of houses round a green. (RAYMOND UNWIN, 1909, p.331)

A solução mostrada na figura acima poderia ter sido um exemplo a tomar para a solução das quadras das ruas "C" e "1", em que se abre um jardim na linha média do alinhamento da quadra, conforme a FIGURA 5.88 abaixo. Assim, questiona-se: Hampstead teria sido um exemplo para Bouvard?



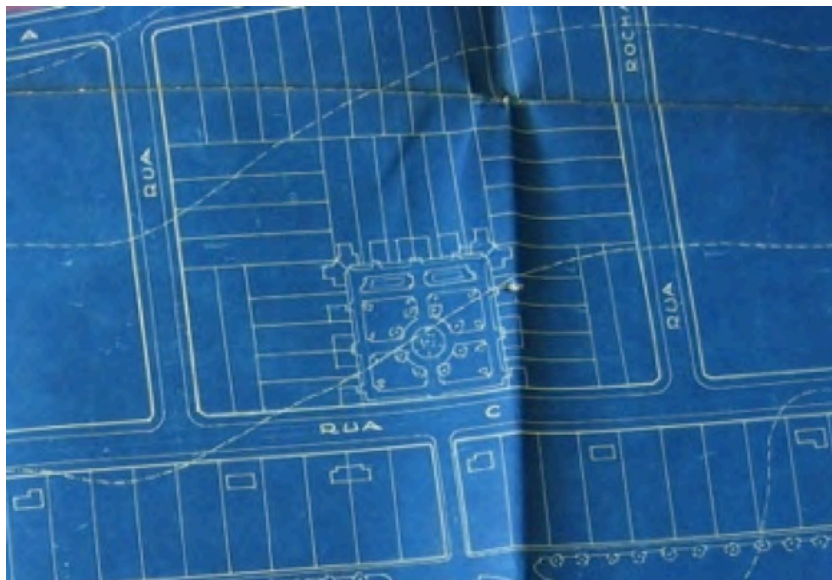


FIGURA 5.88 - *Projeto Garden City*. Detalhe mostrando a quadra entre as ruas C, João Manoel, A e Rocha Azevedo, onde os lotes têm profundidade semelhante graças à inclusão do jardim. 28.ago.1914. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiano. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011

A dimensão dos lotes propostos parece ter seguido o que recomendava Unwin antes de 1912, ano em que lançou o livro *Nothing gained by overcrowding*<sup>613</sup>, no qual demonstrava que a solução tradicional de desenho dos subúrbios ingleses, em que se procurava implementar o maior número possível de casas por acre, resultava, em virtude da quantidade de ruas abertas, em loteamentos de alta densidade mas extremamente custosos, o que fazia com que o preço dos aluguéis fosse demasiado caro para operários, o público a quem originalmente esses empreendimentos se destinava. Nessa obra, Unwin revisa alguns conceitos anteriores, e passa a propor que somente as ruas principais sejam asfaltadas e mais largas. Além disso, propõe dimensões de lotes para que se alcance uma densidade de 10 a 12 lotes por acre o que resultaria em aproximadamente 30 lotes por

hectare<sup>614</sup>. Em São Paulo, a densidade dos “blocos garden-city” giraria em torno de 17 lotes por hectare nas quadras com jardins ao longo das ruas “C” e “1” e 8 a 10 lotes por hectare nas quadras de formato trapezoidais dotadas de jardins internos, resultando em uma densidade muito abaixo daquela proposta por Unwin. No entanto, para as últimas, deve-se notar que a área de jardins era extremamente grande, quase metade da superfície da quadra, de modo que, descontados os jardins, a densidade subiria para aproximadamente 15 lotes por hectare. As dimensões mínimas propostas eram 10 metros no alinhamento e 34 a 52 metros de comprimento, de maneira que os lotes não excederiam 500 m<sup>2</sup>. Esse área é bem diversa daquela implementada anos depois, através de “re-loteamento”<sup>615</sup> empreendido, segundo o próprio Barry Parker, quando a maior parte dos lotes passou a ter “frentes de pelo menos 20 metros e áreas raramente inferiores a 900 metros quadrados”<sup>616</sup>. Deve-se sublinhar que essa revisão das áreas das parcelas de terreno foi obra de Parker e que, portanto, Unwin, apenas alterou o desenho da Garden City em 1915, não modificando sua estrutura fundiária, que permaneceu com lotes estreitos e longos até 1917.

#### 5.3.5.4. AS CASAS PARA A GARDEN-CITY

Segundo Bacelli, “a primeira venda de lote foi o nº 1 da quadra 15, um terreno de 1558m<sup>2</sup>, que o comprador Carlos Gonzaga de Oliveira pagou a quantia de \$663, em 1915”<sup>617</sup>. Wolff também faz referência à essa primeira

<sup>613</sup> Raymond UNWIN, *Nothing gained by overcrowding*, 1912

<sup>614</sup> Mervyn MILLER, *Letchworth : the first garden city*, p. 71.

<sup>615</sup> Richard Barry PARKER, *Carta de Barry Parker aos diretores da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company*, 1919

<sup>616</sup> Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 140.

<sup>617</sup> Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 58., nota 1 Esse valor corresponderia atualmente a

venda, onde a primeira casa teria sido construída defronte ao “circus”<sup>618</sup>, “em 1916, provavelmente por iniciativa da própria City”<sup>619</sup>. Conforme a autora, “nos arquivos foi localizado apenas o desenho da fachada”, que foi reproduzido em seu livro, à p. 169. É um desenho à aquarela, produzido por Hugo Maroni, que foi “apresentado à City em 20.12.1915”<sup>620</sup>, que mostra “uma casa de dois pavimentos de fachada assimétrica”, que pode ser vista no artigo publicado na *Garden Cities and Town Planning Magazine*<sup>621</sup> no ano seguinte [FIGURA 5.73]. Esse projeto é mencionado nos relatórios de Oelsner referentes à semana de 20 de dezembro de 1915:

O próprio: - *Garden City* Villa América, construção de ruas. Supervisão.  
A. Giachetti: - Construção Garden City  
H. Maroni: - Projetos arquitetônicos Garden City<sup>622</sup>

Para Wolff, “o incentivo à ocupação das terras por parte da companhia, contudo, iniciou-se de fato em 1917, com a chegada a São Paulo do arquiteto Barry Parker”<sup>623</sup>. Apurou-se, entretanto, que a iniciativa é anterior à chegada de Parker, remontando ao período intermediário entre a sua contratação e a de Unwin, isto é, entre 1915 e 1917. Os Anais da Quarta

Reunião Geral Ordinária de 1916<sup>624</sup>, mostram que essa decisão foi tomada nesse período. Assim Lord Balfour se dirigiu à assembleia:

Desde março de 1916 temos nos ocupado principalmente em completar os acordos concernentes às utilidades públicas naquela parte de nossa propriedade que estamos transformando em uma Garden City, e também chegamos ao que considero ser o acordo mais importante, pelo qual várias casas serão edificadas nessa porção dos terrenos da Companhia. Estamos fazendo esse arranjo a fim de promover um começo e atrair inquilinos [compradores]. Eu devo chamar a atenção que isso vai também simplificar nossas negociações para água, gás, drenagem, etc.<sup>625</sup>

Tratava-se, sobretudo, de atrair público para a área, mas também de tirar vantagens quanto à instalação das redes de infraestrutura necessárias para o desenvolvimento do novo bairro. E qual seria o público que a companhia tinha em vista para a Garden City? Ao contrário do que se imaginava, o Lote 3 estava destinado originalmente a se converter em um bairro operário, do mesmo modo que o Alto da Lapa, Butantã e Ipiranga-Moóca. Todos esses bairros, como já se demonstrou, seriam servidos pelo ramal ferroviário proposto. As dimensões dos lotes, com média de 450 metros, poderia não ser um indicativo dessa destinação. Mas os primeiros projetos de casas para a área são esclarecedores quanto a isso e mostram, também, que antes mesmo do projeto de Hugo Maroni, reportado por Wolff e Bacelli ser concebido, pensava-se em construir casas muito mais simples

aproximadamente R\$19,89, cf. *O Estado de S. Paulo. Acervo OESP*. Bacelli não menciona, mas o valor deve se referir ao preço do metro quadrado.

618 “Circus” é o cruzamento das atuais ruas Colômbia, Nicarágua e Guatemala, onde a companhia construiu várias casas com projeto de Barry Parker. Cf. Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*

619 Ibid., p. 152.

620 Ibid., p. 169.

621 South America's First "Garden-City" development,

622 Tradução livre da autora. No original: “Self: - Garden City Villa America, construction of streets. Supervision./A. Giachetti: - Construction Garden City/H. Maroni: - Archtiectural plans Garden City“ In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 20th-25th December 1915 — grifo do original*

623 Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 152.

624 LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the fourth ordinary general meeting [1915]*

625 Tradução livre da autora. No original: “Since March, 1916, we have been chiefly occupied in completing the arrangements with regard to the public utilities in that piece of our property which we are turning into a Garden City, and we have also arrived at what I consider to be a most important agreement whereby several houses will be erected on this part of the Company’s lands. We are making this arrangement in order to make a start and to attract tenants. I might point out that this has also simplified our negotiations for water, gas, drainage, etc.” In: *ibid.*, p. 2.

na Garden City. A FIGURA 5.89 mostra a localização de duas casas a serem construídas na rua Principal, depois avenida Brasil. São casas geminadas, implantadas em lotes de 10 x 48 m, a 25 metros do cruzamento da rua Augusta. Estariam dentro do esquema de casas “semi-detached” reportadas acima.

Observe-se, em seguida, a FIGURA 5.90, com a planta das casas, intitulada *Projecto de uma construção de uma propriedade da City of San Paulo Improvements & F. H. L. Co. Ltd a construir-se na Garden-City na rua Brazil, n° 66 e 68 tinta*. É um projeto completo, submetido à Prefeitura, porém, infelizmente, não datado. Seu autor é também Hugo Maroni, que trabalhava na City of San Paulo Improvements sob o comando de Oelsner.

Constam da planta, no térreo, dois cômodos, cozinha e sala divididos pela caixa de escada que leva ao andar superior, onde são dispostos dois quartos. Chama a atenção o nível de simplicidade do projeto, no qual o banheiro é localizado na área externa, como era comum encontrar-se em casas operárias no final do século XIX.

A título de comparação, a FIGURA 5.91 mostra um outro projeto do mesmo Hugo Maroni, datado de 30 de junho de 1914, a ser construído na rua Bela Cintra, acima da alameda Franca. Esse projeto, implantado em lote menor, é uma residência unifamiliar com três quartos e um banheiro no andar superior, aqui chamado de “primeiro andar” e cozinha, sala de visitas e sala de jantar, ligadas por um hall de onde parte a escada para o andar superior. Esse piso é chamado de ‘rez do chão’ tradução literal do termo francês “rez-du-chaussé”, sinalizando a busca por sofisticação para esse projeto.

As plantas das casas deixam claro que a ideia original não era de um loteamento de altíssimo padrão, contrariando o que sempre se afirmou, que a

Companhia tenha dirigido seus loteamentos a essa clientela desde o início. Ao contrário, o projeto das casas para a rua Principal corroboram a assertiva da revista *La Construction Moderne*, quando informa quais eram as preocupações de Joseph-Antoine Bouvard na capital paulista, em 1911:

Ele tem um especial interesse na manutenção dos ‘espaços livres’ e no desenvolvimento, completamente moderno, de bairros operários.<sup>626</sup>

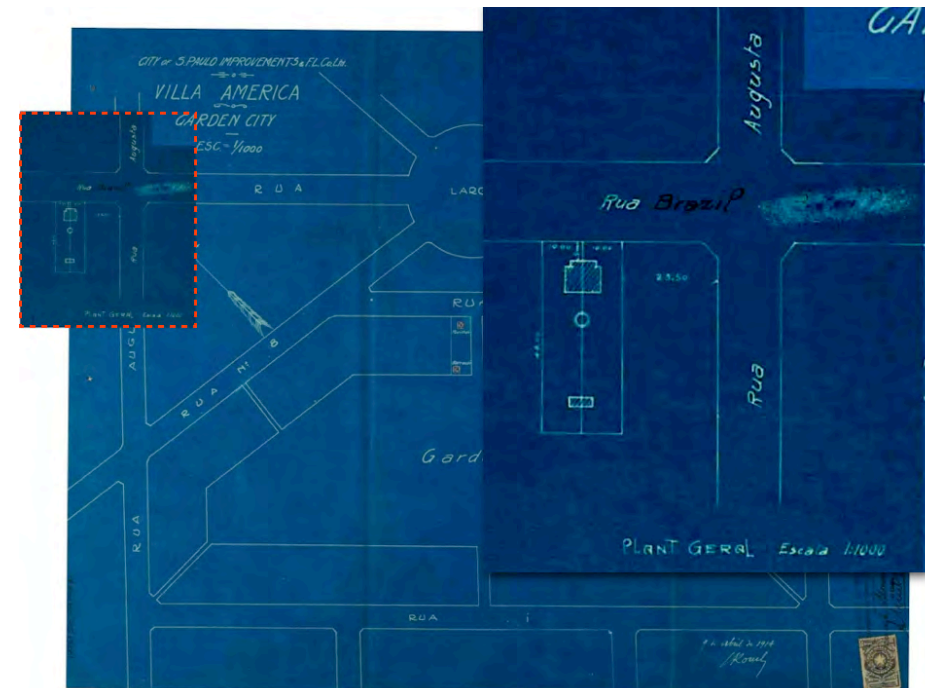


FIGURA 5. 89 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914. [a] Rouch. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiano. Acervo Arquivo Histórico Municipal.

626 Tradução livre da autora. No original: “[...] il porte un intérêt spécial au maintien des «espaces libres» et à l’aménagement, tout moderne, des quartiers ouvriers.” In: Brésil — Projets d’agrandissement de Sao Paulo, *La Construction Moderne* 26, n. 35, 1911, p. 420.

0 2 6 10 m



0 2 6 10 m

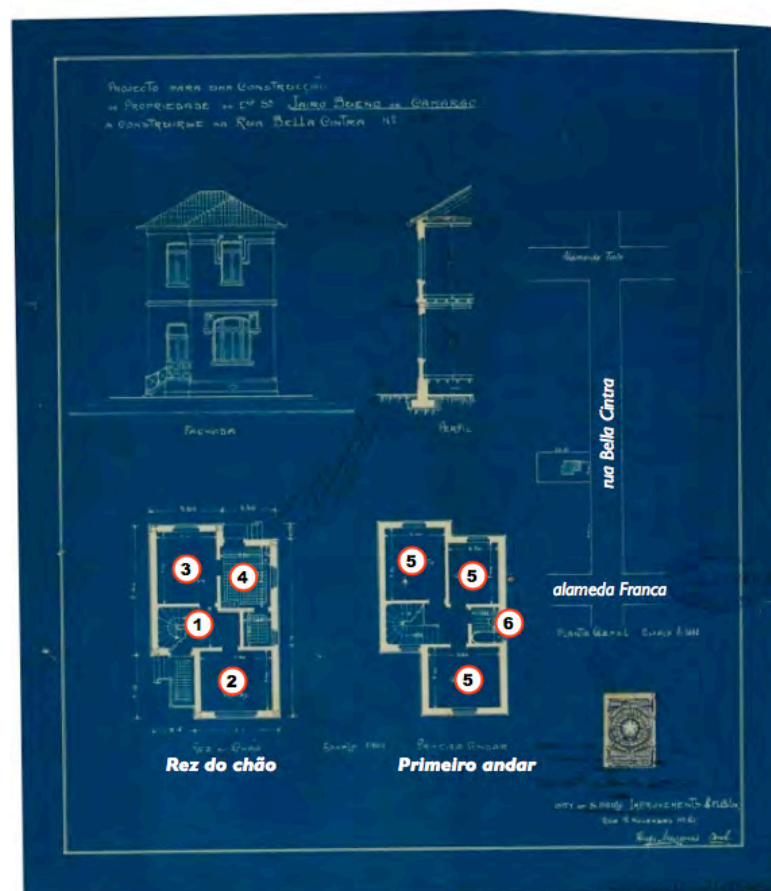


FIGURA 5.90 - Projecto de uma construção de uma propriedade da City of San Paulo Improvements & F. H. L. C<sup>o</sup>. L<sup>ta</sup> a construir-se na Garden-City na rua Brazil, nº 66 e 68 tinta. Escala 1:100. [s.d.]. City of San Paulo Improvements & F. H. L. C<sup>o</sup>. L<sup>ta</sup> [a] Hugo Maroni. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiato. Acervo Arquivo Histórico de São Paulo. Acesso 6.jan.2013

FIGURA 5.91 - Projecto para uma construção de propriedade do Exm<sup>o</sup> Sr. Jairo Bueno de Camargo a construir-se na rua Bella Cintra, nº 431. Escala 1:100. Visto em 30.jun.1914. City of San Paulo Improvements & F. H. L. C<sup>o</sup>. L<sup>ta</sup> [a] Hugo Maroni. Arch. Cópia heliográfica em papel ferro-prussiato. Acervo Arquivo Histórico de São Paulo. Acesso 6.jan.2013

LEGENDA (1) Hall (2) Sala de visitas (3) Sala de jantar (4) Cozinha (5) Quarto (6) Banheiro

### 5.3.6. MOMENTO DE INFLEXÃO: A TRANSIÇÃO BOUVARD - UNWIN

Através da série de relatórios constantes no *Engineers Dept. Weekly Reports*<sup>627</sup> é possível saber que havia “várias frentes de trabalho”, distribuídas entre as várias propriedades da City of San Paulo Improvements e que a Garden City, no Lote 3, era uma dessas frentes.

Em 1915, entre reuniões extraordinárias da diretoria londrina, cuja pauta é a situação da companhia frente ao ambiente instável da guerra mas também — e principalmente — por conta do problemas advindos das ações de Edouard Fontaine de Laveleye, tomadas sem o conhecimento de seus pares ingleses, causando enorme prejuízo à companhia, ocorre a alteração da Garden City em São Paulo, a partir de instruções de Londres. Já se viu que em determinado momento desse período, em virtude das dificuldades, a diretoria em Londres resolveu concentrar seus esforços e atenção sobre uma única parcela de suas posses brasileiras, aquela que vinha sendo transformada em uma Garden City. É importante notar que, embora o termo estivesse sendo utilizado anteriormente, somente com a contratação de Raymond Unwin é que ele passa a constar dos Anais das Reuniões Gerais e dos Relatórios da Diretoria, deixando claro, como já se afirmou, a falta de comunicação entre os escritórios de Paris e Londres.

Não aparece, nos documentos, uma justificativa direta para a contratação de Unwin e só se pode, neste momento, sugerir algumas possibilidades a partir do material disponível. Sem dúvida, a falta de sintonia entre ingleses e franceses é uma das principais razões, mas talvez não a causa imediata. O que se estranha é que essa decisão tenha sido tomada em

meio ao processo de implantação do projeto de Bouvard. Não se tratava de dispensar um projeto, quer por discordância de seus fundamentos, quer por uma questão estética, “de gosto”, e contratar outro em seguida. Os relatórios mostram que as obras andavam em bom ritmo e havia certa pressa em colocar os terrenos à venda, pois era preciso realizar lucros para pagar os acionistas e o principal e primeiro projeto posto em andamento, o Pacaembú, encontrava dificuldades para ser aprovado. Considerando-se o projeto sem andamento, parece que a opção possível recaía sobre o Lote 3 não por suas qualidades, mas quase que por exclusão. O Alto da Lapa, projeto iniciado paralelamente ao Pacaembú<sup>628</sup>, encontrava-se muito distante do centro da cidade, em uma área praticamente isolada, como mostra a FIGURA 5.92.



FIGURA 5.92 - Registro das obras no Alto da Lapa. É difícil precisar onde a foto foi tirada, mas supõe-se que a estrada seja a atual rua Barão de Jundiá, uma das saídas da cidade em direção à Campinas, com o núcleo da Lapa ao fundo. Fotografia P&B [s.d.] Arquivo Companhia City

628 “Further, plans have been submitted to the Municipality for the development of the principal residential property, Pacaembú, **together** with suburban district of Lapa, ans until these have received official approbation, which we trust shortly to receice, it has not been possible to deal with the land to the best advantage.” In: LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]*, p. 2. — grifo nosso

627 A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923*

Na mesma situação estaria o arruamento aberto no Butantã [FIGURA 5.93]. Como já se viu, as cinco ou seis ruas abertas naquela propriedade, estariam sendo implementadas como um embrião do que poderia vir a ser realizado na gleba localizada além do rio Pinheiros, criando uma demanda que justificasse eventual estação no ramal ferroviário, que nunca saiu do papel.



FIGURA 5.93 - o arruamento do Butantã. Ao fundo, a várzea do rio Pinheiros. À esquerda, o morro do Jaguaré e à direita, o fim do espigão central da cidade, onde se localizavam as glebas do Boaçava e Bela Aliança. Em primeiro plano, a placa do empreendimento. A rua provavelmente é a atual avenida Vital Brazil e o primeiro arruamento ficaria à direita da imagem. Fotografia P&B [s.d.] Arquivo Companhia City

Quanto ao Pacaembú, gleba em que a companhia investiu muitos recursos, tendo inclusive iniciado e avançado com as obras de implantação, contando com a rápida aprovação do projeto, teve que ser colocada em espera, conforme os documentos da diretoria deixam entrever, pela dificuldade em atender a legislação vigente, mas também porque as obras demandavam muito capital, que escasseava no contexto da crise brasileira agravada pela guerra. O investimento nas glebas à Leste da cidade, igualmente distantes, só teria sentido caso se efetivasse o ramal ferroviário e talvez sua não concretização tenha levado a companhia a decidir por sua

venda. Finalmente, restava a gleba dos Lotes 3, 15, 42 e 44, muito próximas à avenida Paulista e que se configuravam, no entender dos empreendedores da City of San Paulo Improvements como a continuidade da Villa América, que ao que parece, era um sucesso de vendas. Deve ter pesado, também, o fato de terem sido propriedades de Horácio Sabino e Cincinato Braga, os fiéis sócios brasileiros, a quem a diretoria inglesa devotava muito respeito e que, em determinado momento, devem ter auxiliado a companhia em suas dificuldades, nos anos iniciais da guerra. Veja-se com que deferência Lord Balfour os cita quando, em 1915, frente à crise, se avaliava a possibilidade de encerrar as atividades da companhia:

O que particularmente pesou na decisão daqueles que tinham que considerar qual eram as melhores propostas foi o grande montante de capital em mãos de pessoas de certa influência no Brasil que já fizeram tudo o que lhes era possível para auxiliar a Companhia. Seria uma política muito insensata excluí-los agora, mesmo que isso pudesse ser feito, quando sua participação acionária representava meramente um remoto resíduo que poderia converter-se em algum valor somente depois que os proprietários de debêntures tivessem sido reembolsados. [...] Não foi culpa dos acionistas em São Paulo se eles não foram capazes de ajudar-nos ainda mais; as circunstâncias têm sido totalmente adversas para eles, mas nós não devemos perder a esperança que sua assistência será de grande valia em tempos de maior normalidade.<sup>629</sup>

629 Tradução livre da autora. No original: "What particularly weighed with those who had to consider what were the best proposals was that the great bulk of the share capital is owned by people in Brazil of some influence who had already done everything in their power to assist the Company. It appeared a most injudicious policy to shut them out now, even if that could be done, when their shareholding merely represented a remote residuary interest which could only receive any value after the Debenture-holders had been paid in full. [...] It has been no fault of the shareholders in San Paulo that they have not been able to help us more; circumstances have been entirely against them, but we must not despair that their assistance will be of the greatest value in more normal times." In: \_\_\_\_\_, *Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of Ordinary meeting of 1914]*, p. 3.

Desse modo, parece que seria sensato, ao diminuir as atividades da companhia no Brasil, concentrar esforços na gleba que tinha maiores chances de realização de lucros, como continuidade de uma gleba em que as vendas iam bem, e que agradasse, ao mesmo tempo, aquelas pessoas que tinham interesses reais e muito haviam se empenhado para a organização da companhia desde o seu início. De modo que a escolha, segundo entende esta pesquisa não se deu pelas qualidades da gleba, mas pelas possibilidades financeiras possíveis no quadro de recessão vigente.

O andamento das obras continuou e pode-se notar, nos relatórios de Oelsner que a partir de meados de 1915 vão cessando as referências às demais glebas e os trabalhos se concentram cada vez mais na Vila América, depois Garden City. As obras estavam bem avançadas quando, em 1916, decidiu-se pela contratação de Unwin. Estaqueavam-se e abriam-se ruas, executavam-se sarjetas e demais peças necessárias à drenagem superficial e escoamento de águas, distribuía-se cascalho sobre os leitos das ruas, procedia-se ao plantio de árvores. Apresentam-se, a seguir, alguns trechos dos relatórios que informam a esse respeito.

Por exemplo, veja-se no que Oelsner e sua equipe se ocupavam enquanto Lafont iniciava a perspectiva da Garden City, ainda em 1914:

O próprio: Villa América: Lote 3: definindo meios-fios por dois dias. 3/2 dias Villa América com Messrs Dodd e Giachetti. G.S. Dodd: Villa América: Lote 3: estaqueamento ruas e **árvores**.

A. Giachetti: Villa América: Lote 3: Estaqueamento ruas e **árvores**.

C. Giachetti: Villa América: Lote 3: 'jogando' níveis na Avenida Brasil, e estaqueamento de meios-fios.

F. Leitão: 2 dias Villa América, estaqueamento meios-fios

H. Maroni: Desenhando e cópias heliográficas, como solicitado pela Gerência - 5 dias<sup>630</sup>

Na semana seguinte, entre 12 e 19 de julho de 1914, enquanto Lafont continuava a preparar a perspectiva, Oelsner faz um balanço dos serviços executados:

Avenida Brasil: preenchendo entre Rua Augusta e Haddock Lobo:

A. ....	120,9 ms	
B. ....	40,3ms	161,20
Espalhando pedrisco 291 x 13.00		3.783,00
Pedrisco utilizado		189,20
Rolo compressor 139.0 x 13.0		1807,00
Buracos escavados para árvores		167
Cercas de arame levantadas		190 m lin
Também iniciado escavação poço		278 m lin
Coordenando trabalhos gerais no escritório, e supervisionando engenheiros em campo: calculo de níveis das ruas na Villa América		
G.S.Dodd: 5 dias Villa América - lote 3 - lançando níveis e estaqueando perfis.		
A. Giachetti: 5 dias Villa América - Lote 3 - estaqueando perfis e praça; também fazendo cálculos comigo.		
C. Giachetti: Villa América - Lote 3:		
5 dias lançando níveis e estaqueando perfis; também lançando estaqueamento árvores		
F. Leitão: Villa América - lote 3:		
6 dias lançando níveis e estaqueando perfis <sup>631</sup>		

<sup>630</sup> Tradução livre da autora. No original: "Self: Villa America: Lot 3: defining streetsides for two days. 3/2 days Villa America with Messrs Dodd and Giachetti. /G.S.Dodd: Villa America: Lot 3: staking out streets & trees / A. Giachetti: Villa America: Lot 3: staking out streets & trees. /C. Giachetti: Villa America: Lot 3: giving levels on Avenida Brasil, and staking out street sides / F Leitão: 2 days Villa America, staking out streets sides. / H. Maroni: Tracing and blue prints, as requirede by Management - 5 days. /D. Lafont: 1 day commencing perspective drawing of garden city scheme: Lot 3. " In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 12th-19th July 1914* — grifo nosso

<sup>631</sup> Tradução livre da autora. No original: "Self: Villa America - Lot 3 - Job 112: Previous to July 17th./Rua Augusta: Spreading gravel and rolling: 1.440:00 ms further erecting shack and pavillion./July 17th - July 24th: /Avenida Brasil: filling between Rua Augusta and Haddock Lobo: /A. ....120.9 ms/B. ....40.3ms\_161.20/Spreading gravel 291 x

Segundo Bacelli, foi “organizado um canteiro de obras no cruzamento das atuais Avenida Brasil e Rua Canadá”<sup>632</sup>. Encontrou-se indicação de outro canteiro, conforme mostra a FIGURA 5.94 e que foi levantado, pois há confirmação em relatório de meados de julho daquele ano.

O próprio: Villa América - Lote 3 - Job 112: Antes de 17 de Julho: Rua Augusta: Espalhando **pedrisco e comprimindo**<sup>633</sup>: 1.440:00 ms mais tarde levantados **barracão e pavilhão**.<sup>634</sup>

Quanto à arborização, sabe-se que mais de 600 árvores foram plantadas até a primavera de 1914:

O próprio:- Villa América - Lote 3 - Job 112:  
 Buracos escavados para árvores 20  
 Anteriormente 610 630  
**Árvores plantadas (24 replantadas) 52**  
**Anteriormente 608 660**  
 Nessa tarefa os homens (1 mestre & 2 operários) foram distribuídos como se segue:  
 2 dias - fazendo buracos  
 1 dia - plantando árvores  
 1 dia - compactando solo Avenida Brasil

1 dia - dando alfalfa [sic]<sup>635</sup>  
 1 dia - reparos com pedriscos Rua Augusta<sup>636</sup>

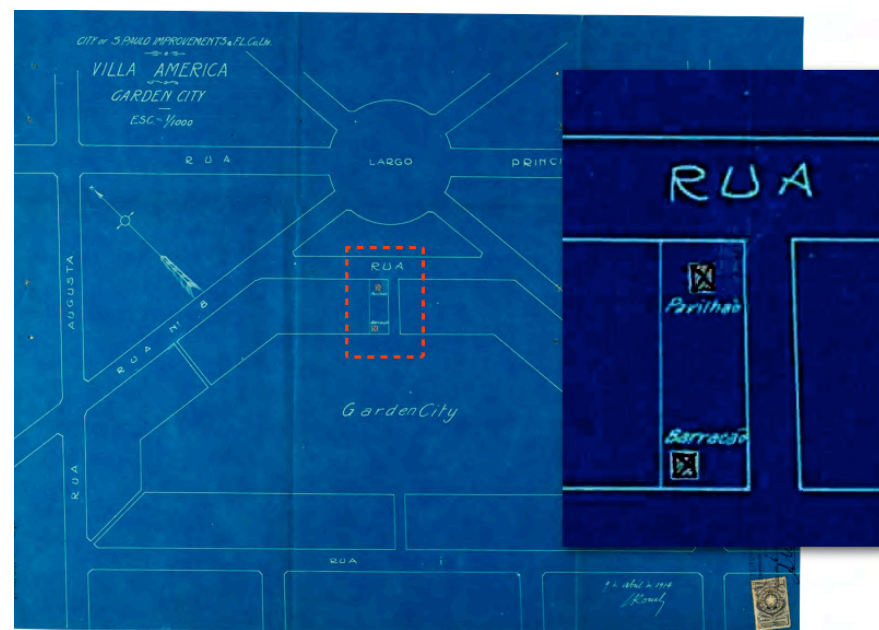


FIGURA 5. 94 - Villa America Garden City. Escala 1:1000. 9 de julho de 1914. [a] Rouch. A esquerda, detalhe mostrando a indicação do pavilhão e do barracão, Cópia heliográfica em papel ferro-prussiano. Acervo Arquivo Histórico Municipal.

Assim, as obras de implantação do projeto de Bouvard-Rouch estavam bem adiantadas quando, no ano seguinte, tomou-se a decisão pela contratação de Raymond Unwin. Entre maio e junho desse ano, são realizadas várias reuniões da diretoria para a discussão de “esquemas alternativos”<sup>637</sup>, tanto para solucionar o problema financeiro causado pela

13.00\_3.783.00/Gravel used\_189.20/Rolled\_139.0 x 13.0 \_\_1807.00/Holes dug for trees\_167/Wire fencing erected\_190 m lines/Also commenced digging well\_278 m lines/Conducting general office work, and supervising engineers in field; calculating levels of streets in Villa America/G.S.Dodd: 5 days Villa America - lot 3 - levelling and staking out profiles/A. Giachetti: 5 days Villa America - lot 3 - staking out profiles and praça; also calculating with me./C. Giachetti: Villa America - Lot 3:/5 days levelling and staking out profiles; also staking out trees/F. Leitão: Villa America - lot 3: /6 days levelling and staking out profiles/D. Lafont: Perspective plan of Garden City - lot 3“ In: ibid. 19th-26th July 1914 — grifo nosso

<sup>632</sup> Segundo “planta da localização do canteiro de obras de 1914” localizada pelo autor. Cf. Roney BACELLI, *Jardim América*, p. 52., Nota nº 10

<sup>633</sup> Entende-se “rolling”, aqui, como “passando o rolo compressor”, portanto, usou-se “comprimindo”.

<sup>634</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: Villa America - Lot 3 - Job 112: Previous to July 17th. / Rua Augusta: Spreading gravel and rolling: 1.440:00 ms further erecting shack and pavillion.” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 19th-26th July 1914 — grifo nosso*

<sup>635</sup> Convém lembrar que os serviços eram realizados com carroças a tração animal.

<sup>636</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self:- Villa America - Lot 3 - Job 112:/Holes dug for trees\_20/Previously\_610\_630/Trees planted (24 replanted)\_52/Previously)\_608\_660/On the job the men (1 foreman & 2 laborers) have been employed as follows:/2 days - making holes/1 day - planting trees/1 day - rolling Avenida Brasil/1 day - getting alfalfa [sic]/1 day - repairing with gravel Rua Augusta/G.S.Dodd: Villa America - Lot 3: Getting out grades and quantities/D. Lafont: Finished perspective drawing of Garden City“ In: ibid. 16th-23rd August 1914 — grifo nosso

<sup>637</sup> “alternative schemes” Cf. LORD BALFOUR OF BURLEIGH, *Statement regarding the*



emissão de títulos livres de impostos, por Laveleye e sem a anuência da diretoria londrina, que atingia o andamento dos trabalhos no Brasil, quanto provavelmente, para solucionar um outro problema que se arrastava desde o início da guerra, em meados de 1914: havia, novamente, um vácuo na gerência brasileira. Desta vez, a lacuna localizava-se na área técnica, pois Rouch havia retornado à França às vésperas da Grande Guerra. Possivelmente, dada a delicada situação da iminência da deflagração do conflito, os franceses optaram por não renovar seus contratos e retornar à Paris. A hipótese de haver uma insatisfação quanto ao desempenho de Rouch foi descartada porque não se encontrou nada a respeito e principalmente, porque as obras de implantação dos projetos que coordenava continuaram no mesmo ritmo.

Embora no documento emitido em 2 de junho de 1915<sup>638</sup> não haja menção à contratação de Unwin ou mesmo à alteração do projeto da Garden City, apenas muitas referências à crise, como se comentou acima, quinze dias depois, surge a primeira menção de Oelsner à alteração do projeto em implantação no Lote 3:

O próprio:- 2 dias calculando **alteração no projeto da Garden City sugerida por Londres.**

G.S.Dodd: - Comigo na tarefa acima

V. Bazzani:- 3 dias desenhando no mesmo

H. Maroni:- Idem<sup>639</sup>

---

*proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of Ordinary meeting of 1914]*

638 Ibid.

639 Tradução livre da autora. No original: “Self:- 2 days calculating London suggested alteration in project of Garden City./G.S.Dodd: - With me on above/V. Bazzani:- 3 days drafting on above

H. Maroni:- Ditto” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 14th-19th June 1915 — grifo nosso*

Não se tratava de mera sugestão, mas de alteração em definitivo, introduzindo o projeto elaborado por Raymond Unwin, enviado desde Londres, pois encontrou-se documento dirigido à Prefeitura solicitando a alteração no projeto aprovado anteriormente. Nesse ofício endereçado ao prefeito Washington Luiz, diferentemente do anterior, as justificativas para a adoção das alterações são menos superficiais e mais específicas, inserindo-o em uma esfera de “modernidade”. Em seguida, o texto passa a descrever exatamente o que se desejava. Esse documento é importante porque redimensiona o projeto elaborado por Unwin frente à história do bairro, pois fica claro que Unwin, que o elabora à distância, como Miller<sup>640</sup> sublinha, tomou como base para a sua proposta o projeto de Bouvard-Rouch. Mais do que isso, teve que obrigatoriamente considerar a porção já executada do projeto, o que é explicitado no ofício enviado à Prefeitura:

“Exmo. Snr. Dr. Washington Luiz

DD Prefeito da Capital de São Paulo

A City of S. Paulo Improvements & Freehold Land Company Limited, vem submeter à aprovação de V.Exc. **algumas modificações feitas no projecto de arruamento, já aprovado** e com ruas denominadas pelo acto nº699 de 7 de julho de 1914, de acordo com as plantas que junta a este [FIGURA 5.95].

As modificações referidas foram inspiradas pelo desejo de introduzir algumas ruas em curva, imprimindo um aspecto em essa grande propriedade, **tanto quanto possível, de conformidade com os modernos princípios de um suburbio Garden-City.**

As modificações propostas foram projectadas pelo Sr. Raymond Unwin — F.R.I.B.A. — que tem seu nome ligado aos mais importantes empreendimentos desse genero em Inglaterra e outros países **desde o início do movimento mundial da criação dos Garden-City.** Entre os planos mais notáveis do Sr. Unwin devem ser mencionados os do “First Garden City at Letchworth Hertfordshire” e “The Hampstead

---

640 Mervyn MILLER, *Barry Parker: before and after Jardim America*, 2012

Garden City Suburb in London”.

Das 28 ruas denominadas pelo referido acto, 17 ficaram inalteradas, 11 foram modificadas em curvas e sinuosidades e 2 foram aumentadas, alvitando a requerente que estas sejam denominadas: Travessa Brazil e Travessa Argentina.

As ruas da Consolação e Haddock Lobo ficarão ligadas por uma curva suave, sendo esta curva entrelaçada por duas ruas também curvas formando uma elipse, facilitando extraordinariamente as ligações das ruas Augusta, Haddock Lobo, Bella Cintra, Consolação e Mello Alves. Ainda a rua da **Consolação, quasi no seu fim** ficará ligada á rua Argentina por uma curva, havendo entre as duas uma rua de forma approximada a uma ferradura, formando com o jardim interno, situado abaixo da rua Brazil um conjunto harmonico de aspecto muito agradável.

**As ruas diagonaes do antigo projecto e a Praça América foram conservadas**, prolongando-se em curva e sinuosidade as **ruas que, em recta descem da Alameda Santos**, guardando intima relação com **o coração da nova Garden-City, isto é: a Praça América e os jardins, acima e abaixo desta.**

Quanto á declividade maxima das modificações agora pedidas, ella não passa de 1%.

Ao presente junta a requerente as seguintes plantas em duplicata:

1 - Planta geral com curvas de nivel e distribuição de aguas pluviaes.

2 - Planta mostrando as relações entre os dois projectos do “Garden-City”.

3 - 4 folhas “Perfis longitudinaes” e typos dos perfis transversaes.

4 - **Proposta de nova denominação das ruas do projecto “Garden-City”** [FIGURA 5.96]

Do deferimento,

R. Mcê

São Paulo, 16 de junho de 1915

[assinado: algo embaixo do selo] Douglas Gurd

Director<sup>641</sup>

Enquanto o requerimento é apreciado, as obras continuam. Em agosto, sob solicitação da Prefeitura, a companhia envia um novo projeto

<sup>641</sup> Douglas GURD, *Requerimento da City para aprovação das modificações da Garden City, 1915* — grifo nosso

modificativo. Em 15 de setembro, é enviada outra planta com a comparação dos dois projetos - o anterior aprovado e o novo modificativo — em que as modificações propostas por Unwin ficassem mais evidentes, para apreciação dos técnicos municipais [FIGURA 5.97].

As alterações foram cuidadosamente estudadas dentro da companhia, com estudos comparativos entre o primeiro projeto e a proposta de Unwin. Esse processo foi registrado por Oelsner, que cuidava pessoalmente desses estudos, auxiliado por Dodd.

O próprio: Garden City, Lote 3 e 50.

Corrigindo área com Mr. Schmidt de acordo com seu levantamento

Recalculando sua área.

**Calculando os respectivos valores do projeto de Mr. Rouch e da alteração proposta por Londres.**

Recalculando a área de ruas de Mr. Rouch.<sup>642</sup>

O próprio: - Garden City, Lotes 3 e 50:

Recálculo estimativas de custo de Mr. Troy.

**Cálculo de custo da revisão sugerida por Londres.**

**Cálculo de custo das alterações combinando os dois projetos.**<sup>643</sup>

<sup>642</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: Garden City, Lot 3 and 50./Fixing with Mr. Schmidt area according to his survey/Recalculating his area./Calculating respective figures of Mr. Rouchs [sic] project and Londons [sic] suggested alteration./Recalculating Mr. Rouchs [sic] street area.” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 21st-26th June 1915* — grifo nosso

<sup>643</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Garden City, Lots 3 and 50: /Recalculation of Mr. Troys estimate of cost./Calculation of cost, Londons [sic] suggested revision./Calculation of cost of alterations combining the two projects.” In: *ibid.* 5th-10th July 1915 — grifo nosso

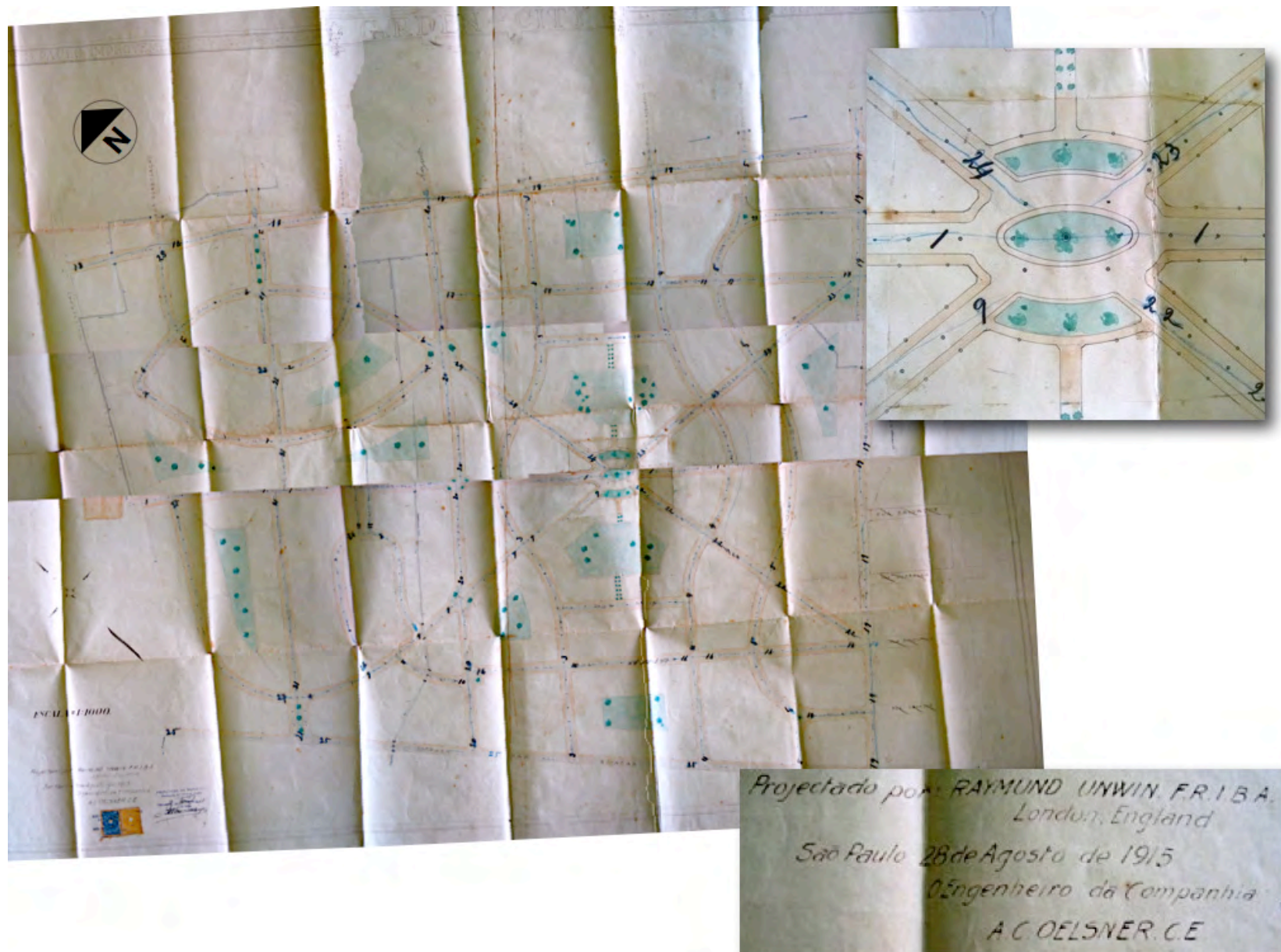


FIGURA 5.95 — Garden-City. Projectado por Raymund Unwin F.R.I.B.A., London, England. São Paulo 28 de agosto de 1915. O Engenheiro da Companhia A. C. OELSNER C.E. Modificação Garden-City. 28.ago.1915. Tinta e lápis sobre cópia heliográfica. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011

City of São Paulo Improvement & P. & C. Co., Ltd.  
**Villa America**  
 Proposta de nova nomeação das Ruas do Projecto de Garden City  
 de 28 de Agosto de 1915

Ruas do projecto	Nomeação proposta	Notas
Estreita original	a mesma	prolongada
Mexico	-	-
Brazil	-	-
Argentina	-	-
Estados Unidos	-	-
Honduras	-	-
Guatemala	-	-
Salvador	-	-
Hicargue	-	-
Mello Alves	-	-
Bella Gorte	-	-
Augusta	-	-
Casa Branca	-	-
Costa Rica	-	-
Chile	-	-
Nº 1	Colômbia	Esquina de Bella Gorte
Nº 2	Robbott Lala	-
Nº 3	José Manoel	Corredor e prolongado
Nº 4	Rocha Azevedo	-
Nº 5	Prado Gomes	-
Nº 6	Colômbia	-
Nº 7	Venezuela	Novo local
Nº 8	Bélgica	-
Nº 9	Peru	Prolongado e comiss. Rua Nova
Nº 10	Estados Unidos	Estreitada
Nº 11	Carne de	Novo local
Nº 12	Arquês	-
Nº 13	Inglaterra	Estreitada
Nº 14	Equador	Rua Nova
Nº 15	-	-

FIGURA 5.96 - Villa America. Proposta de nova nomeação das Ruas do Projecto de Garden City de 28 de Agosto de 1915. Acervo AHM. Foto da autora, 2011.

Enquanto a alteração do projeto estava sob apreciação na Prefeitura, cuidava-se da drenagem superficial das ruas implantadas:

O próprio: - Villa América, lote 3, projeto de drenagem superficial.

G.S.Dodd: Comigo no serviço acima<sup>644</sup>

Isso indica também que a drenagem já estava parcialmente realizada quando Parker chegou ao Brasil, ou seja, sua intervenção também foi realizada a partir do existente. Diferentemente do que aponta Wolff, provavelmente boa parte da gleba já havia recebido uma camada de cascalho por volta de 1915. De fato, pensar que a área se constituía em um “charco”<sup>645</sup> à chegada de Parker é contraditório às imagens publicadas na *Garden Cities and Town Planning Magazine* em 1916<sup>646</sup>, que mostram um bonde e extensas áreas ajardinadas na rua Colômbia, dotada de meio-fio e sarjetas.

A quantidade, disposição e área destinada aos jardins parece ter sido objeto de preocupação por parte da companhia, afinal, era preciso chegar a um equilíbrio entre essas áreas e aquelas destinadas a lotes e a equipe técnica esfroçou-se nesse sentido:

O próprio: - Villa América, lote 3, Trabalhando em **6 diferentes projetos para resolver questão Jardins.**

[...]

Villa América. Estaqueando lote conforme vendas pelo Departamento de Vendas.

<sup>644</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Villa America, lot 3, plan of surface drainage./G.S.Dodd: With me on above” In: *ibid.* 24th-31st July 1915

<sup>645</sup> Em nota, Wolff afirma que “O aterramento do charco que constituía o Jardim América foram realizados conforme recomendações do arquiteto Barry Parker mediante a criação de um sistema de drenagem com galerias em ambas as margens das ruas. O sistema foi idealizado e desenhado em croquis por Parker e desenvolvido por Samuel Roder, arquiteto russo que colaborou com ele e depois se fixou em São Paulo.” In: Sílvia Ferreira dos Santos WOLFF, *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*, p. 78.

<sup>646</sup> South America's First "Garden-City" development,

Calculando projetos e layouts de Jardins de Mr. Bouvard.  
G.S.Dodd: Comigo no serviço acima.<sup>647</sup>

Essa equação foi tema de reflexão por parte de Raymond Unwin e “durante a implementação [de Letchworth]” o arquiteto resolveu

reduzir o número de avenidas, de acordo com seu princípio que o valor economizado poderia justificar [a construção de] casas melhores e jardins maiores. Esse tema tornou-se a tônica de *Nothing Gained by Overcrowding*, publicado em 1912.<sup>648</sup>

Infelizmente, para o caso brasileiro, a legislação, no momento, não admitia ruas com largura menor do que 16 metros e muito menos seria aceito que fossem deixadas sem calçamento, um símbolo de inscrição das cidades na modernidade. De modo que somente a questão dos jardins parece ter importado.

Na semana reportada acima, observa-se a última menção ao nome de Joseph-Antoine Bouvard presente no *Engineers Dept. Weekly Reports*. Depois dessa data, somente serão mencionados Unwin e, após 1917, Parker. Na semana seguinte, Oelsner reporta que os jardins foram redimensionados, com menor área. Deve-se notar que apesar de menores, foram criadas mais áreas ajardinadas, passando de quatro para 10 jardins, entre internos e externos.

<sup>647</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Villa America, lot 3, Working out 6 different project to solve Garden question./[...]Villa America. Staking out lot as sold by Sales [sic] Dept. Calculating Mr. Bouvard's [sic] Garden projects and lay-outs./G.S.Dodd: With me on above.” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 2nd-7th August 1915* — grifo nosso

<sup>648</sup> Tradução livre da autora. No original: “During implementation Unwin reduced the number of roads, in accordance with his principle that the cost saved would better housing and larger gardens. This theme became the keynote of *Nothing Gained by Overcrowding*, published in 1912.” In: Mervyn MILLER, *Letchworth : the first garden city*, p. 51. O autor refere-se a Raymond UNWIN, *Nothing gained by overcrowding*

O próprio: - Villa América, lote 3, estimativa de novos melhoramentos em ruas, valetas de drenagem, etc.

[...]

Villa América, lote 3, Garden City, **revisão sugerida com jardins menores.**<sup>649</sup>

O requerimento para a alteração do projeto ainda tramitava na Prefeitura e devem ter surgido muitas dúvidas, dada o seu caráter inovador para nossa realidade, pois foram realizadas reuniões com o Diretor de Obras Públicas, Victor da Silva Freire, nesse meio tempo. Além disso, novo material foi encaminhado à Câmara Municipal. Especula-se se houve a necessidade de um trabalho de convencimento junto aos vereadores, pois devem ter estranhado e questionado a solicitação para a transformação em um projeto havia sido aprovado e encontrava-se em pleno andamento.

O próprio: - Em campo com Gerente ref drenagem de Villa América.

[...]

Reunião com Diretor de Obras Públicas ref Garden City e Bexiga.

Garden-City, iniciando desenhos novo projeto, desenhos do mesmo para a Câmara.

G.S.Dodd: - Comigo no serviço acima.<sup>650</sup>

O próprio: - Garden City, projeto de Mr. Unwin, desenhos para Camara, também reunião com diretor de Obras Públicas.<sup>651</sup>

<sup>649</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Villa America, lot 3, estimate of further improvements on streets, drainage ditches etc./[...]Villa America, lot 3, Garden City, suggested revision with smaller gardens “ In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 9th-14th August 1915* — grifo nosso

<sup>650</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - With Manager in field re drainage of Villa America./[...]Conference with Director of Public Works re Garden City and Bexiga./Garden-City, commencing new project, plans of same for Camara./G.S.Dodd: - With me on above. “ In: *ibid.* 16th-21st August 1915 — grifo nosso

<sup>651</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Garden City, Mr. Unwin's [sic] project, plans for Camara, also conference with director of Public works.” In: *ibid.* 16th-21st August 1915

Um novo desenho foi enviado à Prefeitura, datado de 28 de agosto, conforme reporta Oelsner, desta vez “um desenho colorido”, conforme se observa na FIGURA 5.94.

O próprio: - Garden-City, 1 desenho geral projeto de Mr. Unwin, **1 desenho colorido**, 4 folhas de perfis, cálculos de grades etc.

Rua Augusta, projeto e estimativa de galeria.

[...]

G.S.Dodd: - Comigo nos desenhos da Garden City.

A. Giachetti - Limpando barracão na Lapa e Garden City. Construção de sarjetas.

V. Bazzani: 6 dias no desenho colorido para o Prefeito.

H. Maroni: 3 dias 4 folhas de perfis<sup>652</sup>

Observe-se que nesse momento, toda a equipe está mobilizada para atender a demanda do novo projeto para a Garden City. Em paralelo com as alterações a enviar à Prefeitura e demandas da obra, foi elaborada nova planta de vendas, pois os terrenos estavam sendo oferecidos ao público desde fevereiro de 1914<sup>653</sup>. Nas Atas das Reuniões Gerais Ordinárias comenta-se sobre as vendas, realizadas à prazo, e também sobre o grande número de devoluções e recompras de lotes de compradores inadimplentes, uma política adotada pela companhia que visava não depreciar o valor de suas propriedades. Essa recompra para posterior revenda pode ter sido uma outra razão para a alteração do projeto da Garden City.

O próprio: - Villa América, Garden City, 14 plantas do projeto de Unwin para Camara.

Villa America, Garden City, drenagem de terrenos entorno

G.S.Dodd: Comigo no serviço acima.

A. Giachetti - Villa América, Garden City, construção de sarjetas.

H. Maroni - **3 dias em desenhos da Garden City e desenhos arquitetônicos para Depto Vendas**

V. Bazzani - 6 dias Garden City, desenho para o Prefeito.<sup>654</sup>

Observe-se também, no desenho, sobre a parte central, no cruzamento das diagonais, há um desenho sobreposto, colado ao original, que pode indicar a supressão do centro comercial, embora não haja outras evidências a respeito.

Parece ter sido difícil compreender o que se queria modificar. Como afirmado acima, em meados de setembro foi enviada à Prefeitura um novo desenho, com a distinção, por cores, entre o que seria preservado e o que seria alterado, conforme mostra a FIGURA 5.97.

Esse desenho mostra com bastante nitidez como Unwin logrou transformar o desenho muito geométrico de Bouvard-Rouch em um desenho mais orgânico, com ruas curvas e traçados sinuosos. Mas também é clara a manutenção da estrutura original do projeto, deixando explícito que não se trata de algo totalmente novo, mas da adaptação de uma estrutura existente.

<sup>652</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Garden-City, Mr. Unwins [sic] project 1 general plan, 1 colored plan, 4 sheets of profiles, calculation of grades etc./Rua Augusta, design and estimate of culvert./[...]/G.S.Dodd: - With me on Garden City plans./A. Giachetti - Cleaning up barracão in Lapa and Garden City. Construction of ditch./V. Bazzani: 6 days on colored plan for Prefect./H. Maroni: 3 days 4 sheets of profiles“ In: ibid. 30th August - 4th September 1915 — grifo nosso

<sup>653</sup> Cf. nota nº 56.

<sup>654</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Villa America, Garden City, Unwins [sic] project 14 plans for Camara./Villa America, Garden City, drainage of lands involved/G.S.Dodd: With me on above/A. Giachetti - Villa America, Garden City, construction of drainage ditches./H. Maroni - 3 days on Garden City plans and architectural plans for Sales [sic] Department/V. Bazzani - 6 days Garden City, plan for Prefect.“ In: ibid. 5th-11th September 1915 — grifo nosso

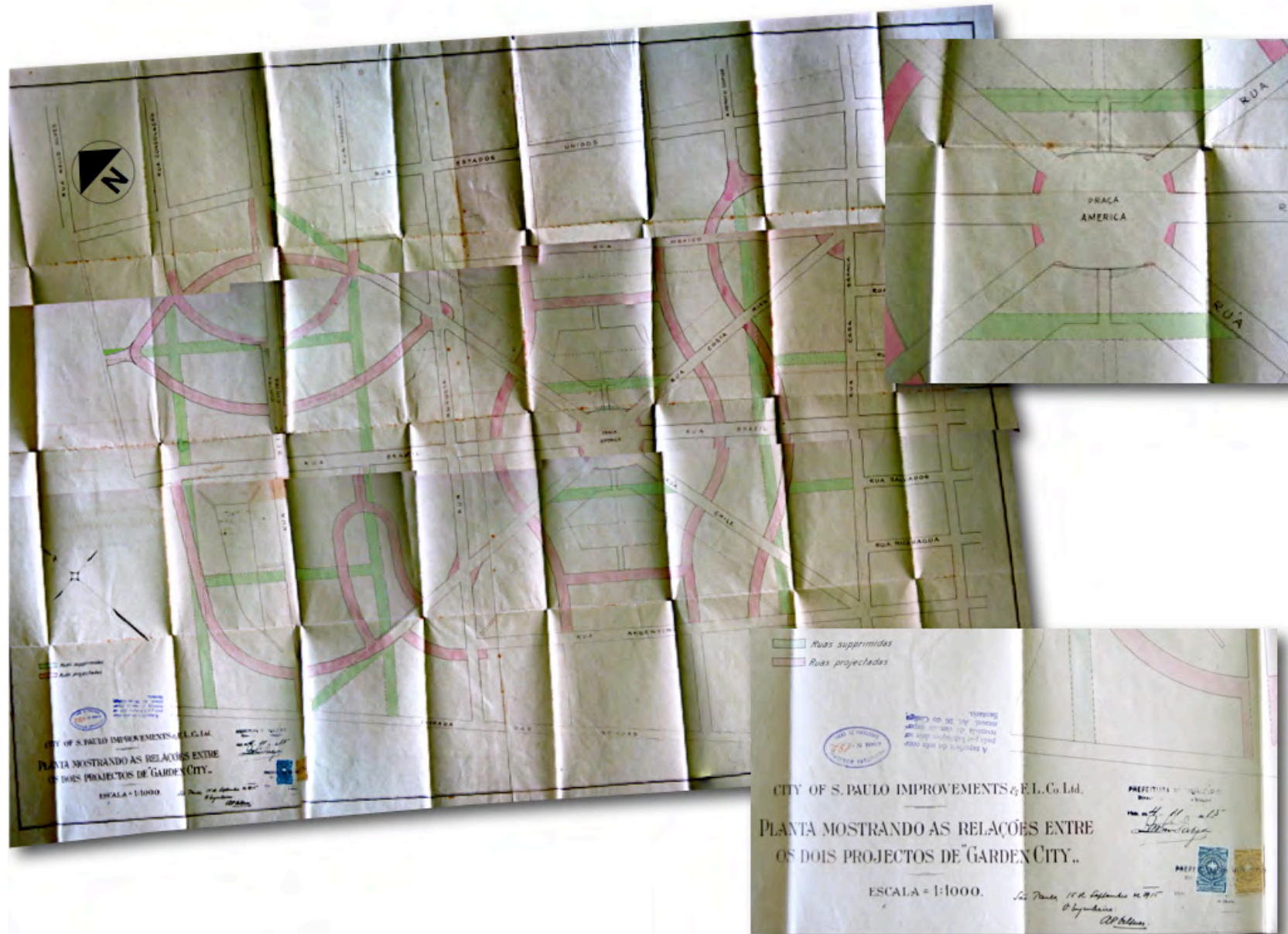


FIGURA 5.97 — City of San Paulo Improvements & F. L. Co. Ltd. Planta mostrando as relações entre os dois projectos de "Garden-City". Escala=1:1000. 15.set.1915. Tinta e lápis sobre cópia heliográfica. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011

Apreciando o desenho resultante da intervenção de Unwin, uma segunda hipótese para a sua contratação vem à tona. Tendo a companhia recomprado vários lotes visando sua futura revenda devido à alta taxa de inadimplência, fruto do contexto de crise financeira agravada pela guerra e no momento em que a Garden City foi desvinculada da Vila América, foi intenção da companhia enfatizar essa autonomia e expressá-la fisicamente ou, ainda, espacialmente, como estratégia para revitalizar as vendas. Nesse sentido, o desenho de Unwin diferencia-se conceitualmente do de Bouvard-Rouch. Enquanto o projeto original busca ser uma continuação natural do arruamento da Vila América, chagando a propor, inclusive, o arruamento da gleba vizinha, atual Jardim Paulista, o desenho de Unwin, acata as diretrizes municipais quanto à localização de novas ruas em relação às existentes mas procura diferenciar completamente o novo arruamento em relação à Vila América. Embora tenha se afirmado que Unwin não altera o parcelamento proposto pelo primeiro projeto, Oelsner cita que se chegou a desenhar algo nesse sentido:

O próprio: - Projeto Garden City. Esgotos e esquema de água, também relatório dos mesmos e parte da estimativa de custos.

**Proposta subdivisão em lotes vendáveis. Desenhos da mesma**

G.S.Dodd: - Comigo no serviço acima.

A. Giachetti: - Drenagem da Garden City, construção de galerias e alinhamento de ruas para o “grading”.<sup>655</sup>

No entanto, não se pode apurar se teria sido uma instrução de Unwin ou do gerente no Brasil, Douglas Gurd, porque nada mais consta nos

relatórios preparados por Oelsner e não se encontrou outro documento que pudesse auxiliar na recuperação dessa informação.

Finalmente, em 24 de setembro, é emitido o parecer do engenheiro municipal Celso Viana, que se opõe à alteração solicitada:

Tratando-se de uma região pouco acidentada, não se justifica o estabelecimento de ruas tortuosas e ainda menos em «retrocesso» como a R. 8 e as ruas 1 e 2 reunidas.

O projecto ora apresentado é uma fantasia extravagante, que a Prefeitura não deve aprovar, embora apadrinhado pelo nome de ilustre desconhecido. Os alinhamentos curvos, quando exagerados [sic], produzem um labirinto com que o publico nada tem a lucrar, - ao contrario.-

À Prefeitura deve competir refrear o exajero com que as inovações, no capitulo de viação, são entre nós acolhidas, como quazi tudo que se imita do estrangeiro, embora no cazo o elemento predominante seja este.

Nas folhas dos perfis assinalei com cruz a lápis vermelho alguns pontos em que, apesar do emprego dos alinhamentos curvos, há pontos no meio de certos quarteirões mais baixos do que nas esquinas extremas, assim como grandes extensões em «nivel», sendo estes 2 inconvenientes para o escoamento das aguas pluviais, o que acarretará, posteriormente, despezas para a Municipalidade, com o estabelecimento de galerias e aterros dispensaveis em muitos lugares.

Os perfis não indicam o movimento de terra pelo fato de serem iguais em escalas horizontal e vertical, de modo a não se poder julgar «com segurança» da altura dos aterros, parecendo-me, entretanto, que são boas, dadas as condições topographicas do lugar.

24-9-915

[ass] Celso Viana

Em tempo: - Não se deve deduzir da informação, que sou refratario aos alinhamentos curvos; concordo (e posso aconselhal-o até) com seu emprego, onde os acidentes topographicos o exijam para se ter boa declividade (não uma linha de nivel ou inflexão no meio do quarteirão - haja vista á R. 10, em planta e perfil- ) sendo que a sua boa disposição é a que acompanha, mais ou menos, as curvas de nivel, onde os seus raios de curvatura não são tão grandes, que dispensam a curva, nem tão pequenos que a tornem prejudicial, como seria a que acompanhasse a c. Nivel 735 do lado esquerdo da planta

<sup>655</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Garden City project. Sewage and water scheme, also report on same and part of estimate of cost./Proposed subdivision into saleable lots. Plan of same./G.S.Dodd: - Witn me on above./A. Giachetti: - Drainage of Garden City, construction of culverts and laying out streets for grading. “ In: ibid. 27th September - 2nd October 1915 — grifo nosso



geral.

Convem, também, chamar a atenção para a curva da rua 8 - que corta quasi transversalmente as curvas de nivel isto é, quasi que segue a linha de maior declive.

24-9-1915

[ass] Celso Viana<sup>656</sup>

Novo parecer, do chefe da seção, Arthur Saboya, é emitido no início de outubro, desta vez, favorável às modificações, discordando de Celso Viana:

Ao Snr. Director

Parece-me que o que devemos ter em vista é saber se o projecto de arruamento satisfaz as exigencias das leis Municipais, resumidas no Acto nº 769 [469?], que as regulamenta. **Trata-se de modificar parte do arruamento já aprovado, pelo que devemos nos limitar a estudar as novas ruas projectadas em substituição ás que vao ser supprimidas.**

Essas ruas ficarão todas fronteiras as ruas já appr[ovadas?], de forma a não ficar becco algum sem sahida, tendo t[...?] sahidas de ambos os lados; não há cortes ou aterros de altura superior a 3,0m e as declividades maximas de 6%, para as principaes, e 8% para as de segunda ordem, não são sequer atingidas.

Acham se também satisfeitas as exigencias do Artº 16, nº 11 letras a), b) e c), não [tendo?], porem, as secções transversais devido à natureza do terreno de fraca declividade. Veio, porem, uma secção transversal typo. As objecções que tenho à appôr são apenas as seguintes: A City não abrirá por sua conta o trecho da rua Mello Alves, entre “Brazil” e “Estados Unidos”; pelo menos, os documentos junto não fazem referencia a isso. Se assim for, a rua “Brazil” e a bifurcação das ruas 6 e 7 [4 e 9?] não poderão ter a communicação que [ilegível] na planta com a referida rua Mello Alves, **cujo prolongamento não é official.**

\*\*\*

Como se verifica na planta geral o terreno é de fraca declividade, dando lugar a que o declive da maior parte das ruas não atinja a 1%, que, embora o Acto 769 não o declare, dev[?] ser a taxa maxima.

\*\*\*

**Os quarteiros**, [ilegível] por outro, alguns delles, **pela sua forma, não podem ter as dimensoes minimas**, uniforme [sic], de 60,0m x 120,0m, em vista da natureza curva das ruas que os formam. **Será isso questão a decidir.**

\*\*\*

Quanto à forma curva de algumas ruas creio que não se poderá deixar de permitir tel-a, à vista do Artº 5 da Lei 1666, que apenas exige que os “quarteiros seja em linha recta ou em curva”; ora, esta ultima disposição, sendo a preferida pela interessada, para o fim que a mesma tem em vista e que se acha exposto na petição, não pode ser legalmente contrariada.

\*\*\*

A planta geral não contem o estaqueamento de alinhamento e de nivellamento, nos termos do Artº 16, II, letra [d?]; **será preciso que essa disposição seja observada.**

\*\*\*

Effectivamente, há o defeito apontado, de convergencia das aguas pluviais para o meio do quarteirão (ruas 2 e 10), sem que o projecto indique o meio de recolher estas aguas.

\*\*\*

Não considero defeito, no presente caso, em cortar a rua 8, quasi normalmente, as curvas de nivel 737, 738 e 739, visto que, mesmo assim, a declividade do grade é ainda inferior, de muito, à taxa maxima.

**São estas as observações que julgo dever fazer por não me achar de inteiro de accordo com o parecer retro.**

São Paulo, 2 de outubro de 1915

O chefe da secção technica

[ass] Arthur Saboya

Nota:

Tendo de [ilegível] os presentes papeis mediante previo exame do terreno não pude, em vi[ilegível] dos serviços proprios da chefia da secção, informal-o dentro de 5 dias (Recebi do Sr, Viana [ilegível] no dia 24)

A.S.<sup>657</sup>

<sup>656</sup> Celso Viana in Douglas GURD, *Requerimento da City para aprovação das modificações da Garden City — grifo do original*

<sup>657</sup> Arthur Saboya in *ibid.* — grifo nosso

No mesmo dia, Victor da Silva Freire despacha para que a solicitante seja comunicada e em 9 de outubro Oelsner retira os papeis<sup>658</sup>, em meio aos estudos para instalação de fossas sépticas na área:

A.C. Oelsner: - Projeto Garden City. Custos e relatório com desenhos, perfis, etc., para descarte de esgotos pelo método de fossa septica.

[...]

G.S. Dodd: - Com Mr. Oelsner no serviço acima.

**Também modificações dos perfis e projeto da Garden City que retornaram da Câmara**

A. Giachetti: - Drenagem da Garden City. Construção de galerias e alinhamento de ruas para o “grading”. [Dodd assina]<sup>659</sup>

Na semana seguinte, Hugo Maroni trabalha no projeto, provavelmente revisando os pontos assinalados por Saboya e Viana:

[Oelsner em férias]

G.S.Dodd: - Projeto Garden City, elaborando novos ‘grades’ para ruas, deixando medidas prontas para o engenheiro em campo, conduzindo trabalho no escritório e em campo supervisionando construção do **valo de drenagem da Rua Bella Cintra à Mello Alves**[FIGURA 5.98].

H. Maroni: - **Desenhando ‘full time’ no desenho do projeto de Unwin a ser remetido à Câmara.**

A. Giachetti: - Drenagem da Garden City: lançando eixos das ruas e nivelando-os para perfis.<sup>660</sup>

<sup>658</sup> Ibid.

<sup>659</sup> Tradução livre da autora. No original: “A.C. Oelsner: - Garden City project. Cost a report with plans, profile, etc., for sewage disposal by septic tank method./[...]/G.S. Dodd: - With Mr. Oelsner on above./Also modifications on profiles and project of Garden City which were returned from the Câmara./A. Giachetti: - Drainage of Garden City. Construction of culverts [galeria] and laying out of streets for grading. [Dodd assina]” In: A. C. OELSNER, *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 4th-9th October 1915* — grifo nosso

<sup>660</sup> Tradução livre da autora. No original: “A.C.Oelsner: - On holidays/G.S.Dodd: - Garden City project, working out new grades for streets, getting measurements ready for engineer in field, conducting office work and supervising construction in field of drainage ditch from Rua Bella Cintra to Mello Alves./H. Maroni: - Drafting full time on plan of Unwin’s project to be sent to the Câmara./A. Giachetti: - Drainage of Garden City: laying out of street centre lines and levelling same for profiles “ In: *ibid.* 11th-16th October 1915

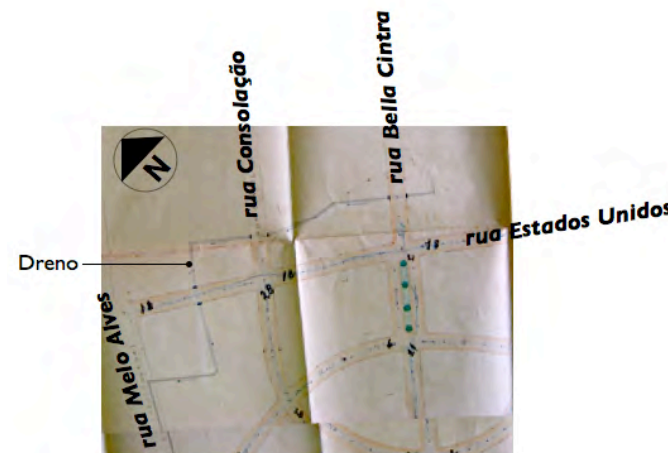


FIGURA 5.98 - Garden-City. Projectado por Raymund Unwin F.R.I.B.A., London, England. São Paulo 28 de agosto de 1915. O Engenheiro da Companhia A. C. OELSNER C.E. Detalhe mostrando o dreno entre as ruas Bella Cintra e Melo Alves. 28.ago.1915. Tinta e lápis sobre cópia heliográfica. Acervo Arquivo Histórico Municipal. Foto da autora, 2011

Em 31 outubro Oelsner anota: “Plantas prontas conforme as solicitações do Dr. Saboya”<sup>661</sup>. Retornando o projeto à Prefeitura, é aprovado por Saboya em 11 de novembro, conforme consta em carimbo na própria planta. Logo em seguida, começa o lançamento do projeto de Unwin em campo, conforme se observa nos relatórios abaixo:

O próprio: - Em férias

G.S.Dodd: - Lançando o projeto da Garden

Lançando projeto da Garden City (de Unwin) em campo e nivelando-o para perfis.

Supervisão da construção da drenagem da Garden City e conduzindo o trabalho geral do escritório.

A. Giachetti: - [...] 1 dia nivelando Garden City para perfis.<sup>662</sup>

— grifo nosso

<sup>661</sup> Tradução livre da autora. No original: ““Plans ready according to requirements of dr. Saboya” In: *ibid.*, 31st October 1915

<sup>662</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - On holidays/G.S.Dodd: - Laying out Garden City Project (Unwin’s) in field and levelling same for profiles./Supervision of drainage construction Garden City and conducting general office work./A. Giachetti: - [...] 1 day levelling Garden City for profiles.” In: *ibid.* 18th-23rd October 1915

No mês seguinte, mesmo a Garden City e a Vila América não sendo mais um mesmo projeto, ainda se observa essa noção nos relatórios, denotando o quão rápido foi o processo.

O próprio: - Garden City, Villa América. Perfis e quantitativos das novas rua para estimativas, também projeto de drenagem para a Câmara Municipal  
 Projeto de vários Jardins para Garden City.  
 G.S.Dodd: - Comigo no serviço acima e desenhando Villa América (parte de cima)  
 H. Maroni: - 3 dias aquarelas de Jardins Gardens (hora extra)<sup>663</sup>

Mas em dezembro, aparentemente a ideia havia sido assimilada, pois é publicado um anúncio da Vila América [FIGURA 5.99], apresentada como um bairro e acompanhado do seguinte texto:

A planta acima reproduzida mostra o bairro denominado Villa America que, como se vê, fica a sud'oeste da AVENIDA PAULISTA. Mostra também o novo prolongamento da linha de bonde da rua Augusta, cuja inauguração teve lugar hontem. Os lotes que a companhia vende, coloridos na planta acima, tem fundos que variam desde 25 a 60 metros, e os preços, em vista da proximidade da cidade e da Avenida Paulista, são muitos modicos.

Preços e informações no escriptorio da companhia ou pelo correio.

VILLA AMERICA  
 CITY OF S. PAULO IMPROVEMENTS CO.  
 Rua 15 de Novembro, 61 (sob.)  
 Caixa no correio, 1110  
 Telephone, 3735<sup>664</sup>



FIGURA 5.99 - Villa America. Anúncio n'O Estado de S. Paulo, 19 de dezembro de 1915. Acervo O Estado de S. Paulo.

Oelsner, por sua vez, refere-se à Garden City, sem a menção “Villa America”, como se observa a seguir:

O próprio: - Desenhos e projetos da Garden City, layout das ruas, jardins, sarjetas, preparando estimativas, também deixando as coisas prontas para o “Mole drain plow” [escavador de drenos]. Supervisionando construção da Garden City e conduzindo trabalhos gerias do escritório.

<sup>663</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Garden City, Villa America. Profiles and quantities of new streets for estimate, also design drainage system for Camara Municipal./Design of various Gardens for Garden City./Plans of new Profiles Garden City, and exchange of Land/G.S.Dodd: - With me on above and tracing of Villa America (upper part)/H. Maroni: - 3 days water colors of Gardens (Overtime)” In: ibid. 15th-20th November 1915 – grifo do original

<sup>664</sup> Villa America, *O Estado de S. Paulo*, 19.dez.1915, p. 20.

G.S.Dodd: - Comigo no serviço acima e desenhos para a Gerência.<sup>665</sup>

Em Londres, em decorrência das dificuldades por que passa a companhia, são convocadas uma série de novas reuniões extraordinárias, entre final de novembro e o início de 1916, enquanto que em São Paulo as obras da Garden City não param. Em março de 1916 a City of San Paulo Improvements lança um mais um bloco de ações e finalmente em dezembro de 1916 pelo Ato 1016<sup>666</sup>, são aceitas as novas ruas abertas, em conformidade com o Ato 769 de 1915<sup>667</sup> e revogando-se o Ato 699 de 1914<sup>668</sup>, que aprovara anteriormente o primeiro projeto.

Poucos dias antes, o Relatório da Diretoria anunciava aos acionistas, em Londres, que Unwin havia sido contratado para organizar a propriedade localizada no distrito da Vila América “em linhas Garden City”<sup>669</sup>. Mas à essa altura, provavelmente Barry Parker já havia sido contratado para vir a São Paulo, “para estudar e projetar um plano para a propriedade de Hygienópolis”<sup>670</sup>. Como se sabe, Parker, contando com a vantagem de conhecer o sítio onde se implantava o projeto assim como a realidade das relações sociais e econômicas na capital paulista, fará novas alterações no

projeto da Garden City, redirecionando-a a um público de maior poder aquisitivo, culminando com a criação do nome “Jardim América”.

Assim, fez-se a transição entre os projetos de Joseph-Antoine Bouvard-Émile Rouch e Raymond Unwin. Apesar de não mais participar na concepção de projetos para a companhia, sua participação societária estende-se até o seu falecimento. À despeito da contratação de Unwin e, posteriormente, de Parker, seu nome consta do *Report of Directors* de 1920 como *Vice-Chairman*<sup>671</sup>. Nesse ano, a reunião da diretoria ocorreu em 4 de outubro. Bouvard viria a falecer um mês depois, em 5 de novembro.



<sup>665</sup> Tradução livre da autora. No original: “Self: - Plans and projects of Garden City, layout of streets, gardens, ditches [valetas], preparing estimates, also getting things ready for “Mole drain plow” [touceira dreno arado=escavador de drenos]. Supervising of Garden City construction and conducting general office work./G.S.Dodd: - With me on above and plans for Management.” In: \_\_\_\_\_. *Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923 22nd-27th November 1915 – grifo do original*

<sup>666</sup> SÃO PAULO (MUNICÍPIO), *Acto 1016, de 11 de dezembro de 1916, Aceita ruas abertas na Villa América*

<sup>667</sup> *Acto n. 769, de 14 de junho de 1915, Regulamenta a lei n. 1666, de 26 de março de 1913, e as disposições legais referentes a vias públicas por essa lei não revogadas*

<sup>668</sup> *Acto n. 699, de 7 de julho de 1914, Dá denominação a novas ruas abertas na Villa América*

<sup>669</sup> Tradução livre da autora. No original: “is being laid out on Garden City lines” In: Harold E. CARTER, *Report of the directors [1916]*, 1917, p. 1.

<sup>670</sup> Tradução livre da autora. No original: “to survey and design a plan for the laying out of the Hygienopolis Estate.” In: \_\_\_\_\_. *Report of the directors [1917]*, 1918, p. 1.

<sup>671</sup> F. S. TOMKINS, *Report of the directors [1919]*, 1920

---

## CONSIDERAÇÕES FINAIS



Retomando o que se afirmou no texto introdutório a esta Tese, os motivos iniciais que suscitaram a elaboração da pesquisa foram, sucintamente, a insuficiência de informações a respeito da passagem de Joseph-Antoine Bouvard em São Paulo, isto é, como teria se dado o convite e quais seria suas possíveis vinculações ao meio profissional local. Seria preciso, também, delimitar sua contribuição na constituição do campo urbanístico em São Paulo, elucidando seu duplo papel, pois aqui atuou nas esferas pública e privada.

Relativamente à primeira, pretendia-se elucidar quais foram suas contribuições para o debate dos Melhoramentos de São Paulo, discernindo-se o quanto possível, no plano final apresentado à Prefeitura, o que de fato era de sua autoria e o que seria de autoria da Diretoria de Obras Municipais. Quanto ao segundo âmbito de atuação, pretendia-se elucidar até que ponto esteve envolvido com a City of San Paulo Improvements.

Assim, a principal hipótese formulada pretendia justificar sua presença em São Paulo, em 1911 a partir dessa dupla contribuição, enfatizando-se, contudo, o aspecto privado, na contramão do que a historiografia consolidou.

Como sub-hipóteses, apresentavam-se a maneira com que se vinculavam plano e companhia, afirmando-se que a segunda era decorrência direta do primeiro; apontava-se também, para uma inflexão tardia na carreira de Joseph-Antoine Bouvard, que teria se dado em decorrência de duas diferenças relativamente ao plano para Buenos Aires, a natureza do sítio acidentado de São Paulo e o regime de contratação; e, para a “virada à inglesa” da City of San Paulo Improvements, acreditava-se que seria uma decorrência das dificuldades do ambiente bélico deflagrado pelo conflito de 1914, que teria forçado os franceses a se retirarem da sociedade; finalmente,

os primeiros projetos da City of San Paulo Improvements seriam apenas esboços, em que Bouvard tentava, como já fizera em Buenos Aires, elaborar seus projetos a partir dos pressupostos de Buls, Hénard e Forestier.

Para efetivar a opção metodológica, em que as várias fontes foram confrontadas e cotejadas, foi necessário, como estratégia metodológica, o acesso a séries documentais providas ou depositadas em vários acervos, artigos de periódicos especializados, como, por exemplo, a revista *La Construction Moderne* e o periódico *Brazilian Review*; ou periódicos não especializados, como os jornais *Le Figaro*, *Le Temps*, *O Estado de S. Paulo*, *Correio Paulistano*; papéis do poder legislativo, como Atas e Leis municipais, estaduais e federais ou, na França, o *Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris*. No âmbito privado, foram acessados papéis como ofícios, atas de reuniões, relatórios de diretoria e de obras.

Nesse mesmo caminho, fez-se a confrontação de originais e sua tradução, operação específica para o caso do Relatório Bouvard que acompanhava o Plano de mesmo nome, escrito de próprio punho pelo arquiteto que foi cotejado com o texto publicado na *Revista de Engenharia*.

Assinala-se a elaboração de operações que envolveram outros documentos de aspecto “marginal”, como colunas sociais, revistas de variedades, notas fiscais, anúncios fúnebres e de outra natureza, publicados em jornais e revistas. Foram feitas outras aproximações, que poderiam ser consideradas também marginais, como o tipo e qualidade do suporte empregado para os diversos desenhos reunidos em um mesmo acervo; o tipo de caligrafia e tinta empregadas, tipo e qualidade das reproduções, além de sua confrontação com relatórios e notícias nos jornais.

Quanto aos resultados da pesquisa, obtidos das operações e critérios sumarizados acima e melhor descritos na Introdução, balizados pelas hipóteses iniciais, tem-se o seguinte quadro.

Na Primeira Parte desta Tese pode-se constatar como se construiu a expertise de Joseph-Antoine Bouvard. No Primeiro Capítulo, **Formação acadêmica e profissional**, procura-se a elucidação da formação acadêmica de Bouvard, que realizou seus estudos básicos na região de Isère, próximo a Lyon e, entre 1864 e 1870, foi aluno de Constant-Dufeux na École des Beaux-Arts.

A pesquisa teve início a partir de uma dúvida básica: muito se falava a respeito de Bouvard e de sua vinda ao Brasil para elaborar o Plano para São Paulo, em 1911. No entanto, pouco se sabia a respeito do arquiteto. Em verdade, nem ao menos se sabia se Bouvard era arquiteto, paisagista ou engenheiro, encontrando-se ainda havia alguns estudos que o qualificavam como urbanista, muito embora o termo urbanismo fosse pouquíssimo utilizado naquele momento e o campo do urbanismo como disciplina e como profissão ainda não estivesse plenamente constituído.

Assim, partiu-se para a construção de sua biografia na tentativa de explicar porque razão Bouvard havia sido contratado para atuar em São Paulo, preterindo-se nomes importantes do cenário profissional brasileiro, a exemplo de Paul Villon ou Aarão Reis.

Através do acesso aos registros da Légion d'Honneur, descobriu-se que Bouvard era arquiteto. Sua formação deu-se dentro da École des Beaux-Arts, e isso implica, portanto, em uma formação realizada estritamente dentro dos cânones acadêmicos preservados pela tradição daquela instituição.

Ao mesmo tempo, procurou-se demonstrar que sua *expertise* é, sobretudo, baseada na *prática profissional*, pois desde que chegou a Paris, trabalhava em paralelo com a frequência às aulas na École des Beaux-Arts.

Já no início da pesquisa suspeitava-se de que Bouvard era muito mais valorizado por aquilo que ele sabia fazer, ou seja, pela sua prática profissional, do que propriamente por eventuais elaborações teóricas que houvera feito. Assim foi importante poder acessar seus registros escolares, de modo a ampliar ao máximo as informações acerca de sua formação dentro da École des Beaux-Arts, pois não bastava apenas saber que curso ele havia completado, mas importava saber qual tinha sido o seu desempenho dentro da escola e de que maneira construiu seu percurso acadêmico dentro da escola. Sabe-se que todos os alunos podiam permanecer na escola até os 30 anos e de fato, Bouvard lá permaneceu até essa idade. No entanto, dado o seu tardio ingresso, aos 24 anos de idade, não pode sequer pensar em disputar o Grand Prix.

Não obstante essa dificuldade, Bouvard saiu-se muito bem na carreira, até porque Constant-Dufeux tomou-o como verdadeiro afilhado. Em visita à cidade de Vienne, próximo a Lyon, na França, Dufeux conheceu-o e vislumbrou no rapaz grandes possibilidades de desenvolvimento profissional. Dessa maneira, levou-o a Paris e lá tornou-se seu *patron*, de modo que Bouvard foi aceito na École des Beaux-Arts com certa facilidade. Constant-Dufeux tornou-se também seu patrono fora da escola, e por bom período Bouvard trabalhou com ele. Seu vínculo com Dufeux era tão forte que por muitos anos Bouvard organizou jantares em homenagem ao seu mestre falecido, como se pode observar nos inúmeros convites publicados na *La Construction Moderne*, acerca dos jantares organizados para a verdadeira confraria de ex-alunos de Dufeux. Algo importante que deve ser mencionado



é que foi na École des Beaux-Arts que Bouvard estabeleceu amizades que se tornaram parcerias importantes e constantes nos longos anos do serviço público, como é o caso de sua proximidade a Charles Garnier.

Mais tarde, Bouvard conheceu Alphonse Alphand, que junto com Barrillet-Deschamps compunha a dupla de principais colaboradores do Barão Haussmann. Após o falecimento do barão, Alphand assumiu a direção dos trabalhos de implantação e manutenção dos Grands Travaux parisienses.

Quando Bouvard passa a colaborar com Alphand, uma nova perspectiva profissional se abre, pois começa a se inserir cada vez mais, por indicação de seu novo mentor nos trabalhos de organização e implantação das exposições mundiais e universais. Quando esses eventos eram realizados fora da França, Bouvard era encarregado de projetar ou acompanhar a instalação do pavilhão francês ou parisiense; quando realizados na França, ele acabava tomando parte também na organização geral desses eventos.

Em paralelo com essa experiência, Bouvard desenvolve uma infinidade de projetos de edifícios escolares, em atendimento à nova legislação francesa que instituiu o ensino elementar obrigatório. Não se tratava somente de projetos, mas também a organização do julgamento de licitações para selecionar os executores dos projetos na província. Assim pode-se compreender que através desses encargos Bouvard foi paulatinamente ganhando grande experiência em gerência de projetos de grande porte bem como na gerência de canteiro de obras e de grandes equipes.

Uma outra atividade que passa a fazer parte do rol de especialidades de Bouvard é a organização de festividades cívicas em Paris, que vão servir como um ensaio das futuras intervenções urbanas concebidas pelo arquiteto. De modo que é através da organização dessas festividades e paralelamente

da organização das Exposições Universais de 1889 e 1900 que Bouvard começa a trabalhar em intervenções em escala urbana. Assim, ao mesmo tempo que vai apurando a suas habilidades gerenciais, vai também apurando suas habilidades em estética urbana, atividade que demanda um novo olhar sobre o conjunto de obras, pois não bastava agenciar o objeto arquitetônico, era preciso trabalhar sua inserção dentro do ambiente urbano e evidenciar seus significados cívicos.

A organização das Exposições Universais de 1889 e de 1900 foi um sucesso e Bouvard passou a ser reconhecido, a partir de então, como um *expert*, um especialista em eventos dessa natureza e complexidade, e, por extensão, um especialista em intervenções na escala urbana.

A exposição de 1889 foi organizada no Campo de Marte e o espaço em que deveria ser instalada era bem definido. Nesse evento, Bouvard não foi o organizador geral da exposição, mas auxiliou Alphand nessa empresa. Bouvard ficou encarregado da concepção de dois importantes edifícios: o primeiro, o grande domo, que era, em realidade, a porta de entrada da exposição, ligando diversos pavilhões, entre eles a famosa Galerie des Machines, de Dutert; o segundo, o pavilhão das indústrias diversas, também ligado ao domo central. Constatou-se durante a pesquisa que Bouvard, nessa ocasião, pode experimentar o uso de revestimentos em terracota e de cimento colorido.

Com o falecimento de Alphand, Bouvard assumiu suas responsabilidades, de modo que em 1900 foi alçado à direção-geral da Exposição Universal. Era preciso organizar uma exposição maior e mais impactante do que a anterior, de 1889. Então, adotou-se a ideia de expandir a exposição, ocupando vários pontos da cidade e, portanto, sendo necessária uma série de operações, que variavam desde projetos pontuais a operações

de embelezamento e reestruturação urbana. Essas operações incluíram por exemplo, o reordenamento do Cours la Reine, ou ainda, um fato de grande impacto na cidade, a implantação da ponte Alexandre III e da Avenida Nicolau II, ladeada pelos Petit e Grand Palais.

Essa intervenção foi objeto de um concurso específico, cujo vencedor foi Eugène Hénard, desafeto de Bouvard. Como contrapartida, Hénard foi alçado à arquiteto adjunto do diretor geral, o próprio Bouvard. Certamente uma situação constrangedora para ambos, pois Joseph-Antoine Bouvard, deliberadamente colocava entraves ao desenvolvimento da carreira de Hénard dentro da Prefeitura do Sena. Tratava-se, pelo que se apurou, de uma extrema incompatibilidade entre ambos. Bouvard sendo o moço pobre que por muito esforço ascendeu na carreira pública, sua única chance de ascensão profissional e social, era praticamente o avesso de Hénard, membro de uma bem estabelecida família de arquitetos parisienses, que ingressa na carreira pública por escolha pessoal. Como solução a tal situação, Hénard conseguiu, através de seus contatos pessoais, ser deslocado para a prefeitura de um dos novos *arrondissements* onde, se não estava no local onde se decidiam os projetos para a cidade, teve disponibilidade de tempo para desenvolver sua obra mais conhecida, *Études sur les transformations de Paris*.

Quanto ao Segundo Capítulo, **Joseph-Antoine Bouvard na América do Sul**, os resultados mais importantes dizem respeito à elaboração do Plano Bouvard para Buenos Aires. Tal encargo foi, antes de tudo, um arranjo diplomático que, incluía a organização da Exposição do Centenário, em 1910. O plano formulado em 1907 chegou a ser abandonado, em virtude de certas instabilidades nas relações políticas internas da Argentina que repercutiram, por sua vez, nas relações entre esse país e a França. Superados

os impasses, foi retomado em novas bases. Tal revisão, que intentava atender a demandas locais, culminou na elaboração de um segundo plano, o *Nuevo Plano de 1909* — não há como ignorar os aspectos linguísticos de seu título. Nesse segundo plano, Bouvard incorporou, como se comentou ao longo do capítulo, as teorias desenvolvidas por Hénard em seus *Études...*, em um claro sinal do prestígio que seu antigo subordinado vinha alcançando e, num âmbito mais amplo, da mudança em curso nas temáticas urbanas.

Por outro lado, em Rosario, Joseph-Antoine Bouvard experimentou encargos cuja contratação era de ordem privada. Seu plano para essa cidade, ainda que não levado adiante, reverberou na estruturação do desenho urbano rosarino, ao legar aos planejadores que lhe sucederam, duas importantes ideias. Em primeiro lugar, a adequação dos novos arruamentos à estrutura fundiária agrária pré-existente — as *lonjas* — e, em segundo lugar, a concepção de um parque linear ao longo das margens do rio Paraná, executado somente um século depois. Observa-se aí um fato interessante: como o Capítulo 1 demonstrou, Bouvard foi reconhecido, na virada do século, como o grande especialista em intervenções urbanas, sendo chamado a assessorar o rei Leopoldo II da Bélgica, o sultão Abdulhamit em Istanbul e finalmente sendo designado para intervir em Buenos Aires, mas foi Hénard quem, apartado do centro das decisões do Sena, pode, até em virtude desse afastamento, desenvolver estudos e teorizar acerca do crescimento e ordenação das cidades. Em um movimento reverso, observou-se que, para validar seu discurso junto aos sul-americanos, Bouvard lançou mão do discurso de seu desafeto, principalmente no *Nuevo Plano de 1909*.

O Terceiro Capítulo, que discute **Os Melhoramentos de São Paulo** procura apontar os precedentes locais do Plano Bouvard de 1911. Primeiramente, retrocedeu-se ao último quartel do século XIX, tentando,

mais do que o desenvolvimento da cidade e a qualidade das decisões tomadas ali, mostrar a origem do debate bem como a origem de certas soluções adotadas e de outras, descartadas. Ou seja, de modo geral, procurou-se demonstrar que muito do Plano Bouvard já se esboçava, não nos Planos da Diretoria de Obras Municipais elaborados ao fim de 1910, mas muito antes da virada do século. Da mesma forma, procurou-se demonstrar que a iniciativa privada sempre esteve atenta e atuante no desenvolvimento e transformação da cidade de São Paulo, o que se espera tenha sido suficientemente esclarecido no item *Os Melhoramentos tomam forma(s)*, pelas explanações de dois momentos em especial: quando se comentou a respeito da proposta de Luiz Bueno de Miranda, surgida em paralelo com a indicação do vereador Silva Telles, e quando se trouxe os interesses presentes nas discussões das Leis nº 1331 e 1361 de 1910. Nesses episódios, pôde-se observar que o impasse relativo à desapropriação da rua Líbero Badaró deu-se porque o corpo legislativo não era coeso e a vereança paulistana, salvo poucas exceções, estava mais compromissada com os interesses privados do que com o interesse público.

No trecho final do capítulo, no item intitulado *Os Melhoramentos se ampliam*, foram discutidos, à luz do que se viu nos itens precedentes e do que se apurou na documentação inédita levantada, os três mais conhecidos projetos apresentados para a área central da cidade, objetos de comentários em outras pesquisas. No entanto, procurou-se oferecer uma alternativa à interpretação vigente, que resultou, por exemplo, na confirmação da autoria da ideia da implantação dos chamados Palacetes Prates por Samuel das Neves, uma solução que desapropriava os lotes da rua Líbero Badaró que não pertenciam ao Conde de Prates, preservando-lhe suas propriedades, de modo que nada perdia o conde, pois que construiria em terrenos seus

enquanto que se livrava da vizinhança indesejável das casinhas, que seria expropriada mediante indenizações vindas do erário municipal.

Outro resultado da pesquisa que se apresenta nesse capítulo foi a constatação de que o chamado Plano Samuel das Neves não foi, como sempre se alegou, feito às pressas, mas retomava muito do que já havia proposto Luiz Bueno de Miranda em 1906. Procurou-se demonstrar que o Plano Freire-Guilhem foi um Segundo Plano elaborado pela Diretoria de Obras Municipais, que só parcialmente retoma um Primeiro Plano, elaborado em 1907. Finalmente, ao apresentar a Proposta Machado-Caiuby, esperava-se fortalecer os argumentos sobre a participação da iniciativa privada no debate, pois não era somente o grupo liderado por Alexandre de Albuquerque que se interessara pelo tema das transformações urbanas necessárias à capital paulista.

No Quarto Capítulo, foram discutidos e revistos vários pontos do **Plano Bouvard para São Paulo**, no qual procurou-se atender eficazmente às demandas dos grandes proprietários de terrenos da área central da capital paulista, nominadamente, o Conde de Prates, o Conde Álvares Penteado, os Irmãos Weizflog e a Companhia Antártica Paulista, assim como aos interesses públicos representados por aqueles que defendiam a criação de um jardim no vale do Anhangabaú.

Em face das informações levantadas, a pesquisa oferece sua interpretação a respeito de como ocorreu o convite ao arquiteto para vir a São Paulo. Na verdade, Bouvard viria a São Paulo de qualquer modo, pois a cidade era uma escala em sua viagem a Curitiba e o convite para opinar a respeito dos Melhoramentos apenas o fez rever sua agenda no Brasil para alargar sua estadia na capital paulista, como mostrou o item *Bouvard em São Paulo*. Indubitavelmente, Victor da Silva Freire valeu-se da autoridade de

Bouvard para enfrentar uma situação já decidida, a construção da Grande Avenida “nos baixos do viaduto”. Essa decisão, tornada pública no Correio Paulistano de 7 de fevereiro de 1911, parece ter ensejado a organização da Conferência de Freire no Grêmio Politécnico, no dia 11. O Diretor de Obras Municipais, ao que parece, tentou, em vão, sobrepor sua autoridade técnica, corroborada pela presença de outros tantos profissionais e docentes da Escola Politécnica à decisão do proprietário dos terrenos que, em termos legais, há que se convir, estava gozando de suas prerrogativas e direitos, que as Leis nº 1331 e 1361 lhe garantiam.

O item seguinte, *O Plano Bouvard*, procurou demonstrar como o arquiteto teria chegado à concepção geral e ao desenho final do jardim a ser implantado no vale do Anhangabaú, em uma operação que exigiu técnica e arte mas sobretudo, experiência em práticas de gabinete e canteiro. Para isso, foi crucial o desenvolvimento do Capítulo 1, onde também se observou um Bouvard conciliador, no episódio do concurso para a área do Petit e Grand Palais. Demonstrou-se que a conciliação, pretendida anteriormente pela ideia da implantação dos dois palacetes, efetivou-se pela intervenção de Bouvard, que convenceu tanto o Conde de Prates quanto Victor da Silva Freire, mostrando-lhes as vantagens da proposição de Neves, de modo que ambos acabaram por aceitar os edifícios de Prates/Neves no parque que se pretendia criar. Esgotadas as possibilidades de Victor da Silva Freire reverter o jogo no embate com o Conde de Prates, Joseph-Antoine Bouvard pareceu ao Diretor de Obras Municipais como uma maior autoridade a quem possivelmente o conde cederia. O que o desenrolar dos fatos mostrou foi um pouco à contramão dos propósitos de Freire, pois que Bouvard achou por bem adotar os palacetes de Samuel das Neves a quem Victor da Silva Freire havia atacado duramente na conferência de 11 de fevereiro. O desenho de Neves é datado

de 18 de fevereiro, o que pode indicar, por outro lado, que o engenheiro estivesse convencido, a partir da conferência do Grêmio Politécnico, de que se pudesse fazer certos ajustes à ideia das construções ao longo da Grande Avenida, demonstrando seu interesse em colaborar e chegar a bom termo, encerrando a já desgastada discussão.

Por outro lado, no item *Entre Bouvard e Victor da Silva Freire* desvelou-se uma operação em contrapartida da acima descrita que se manteve em segredo por décadas e que parece justificar, finalmente, o grande atraso na divulgação do Relatório do Prefeito para o ano de 1911, tardiamente publicado em meados de 1912, bem como a omissão dos originais do Plano Bouvard: a alteração do conteúdo do Relatório preparado por Joseph-Antoine Bouvard, quando da sua tradução e a alteração do teor dos produtos gráficos que compõem o plano, adequando-os às intenções da Prefeitura e da Diretoria de Obras Municipais - de Victor da Silva Freire, portanto — relativamente à área central de São Paulo, assim como incluindo-se o loteamento a ser aberto no Pacaembú pela City of San Paulo Improvements, organizada a partir da presença do arquiteto francês na cidade.

Assim, observa-se que os interesses financeiros sobrepujam-se a outros, de diferentes naturezas, e transpunham os frágeis limites entre as esferas pública e privada com enorme voracidade.

Se aparentemente Victor da Silva Freire teve que ceder e aceitar a decisão de Joseph-Antoine Bouvard, aquiescendo em favor da solução proposta por Samuel das Neves, fez com que se retardasse a divulgação do Relatório do Prefeito relativo ao ano de 1911, de modo que se pudesse incluir no mesmo, decisões que não foram tomadas em debates de caráter público, na Câmara Municipal, mas que haviam saído de seu gabinete — e

novamente usava de sua autoridade técnica — para contemplar arranjos que certamente fizera com os organizadores da City of San Paulo Improvements, Bouvard entre eles.

Essas operações nunca foram divulgadas de modo claro, como uma política pública municipal, mas estão implícitas na documentação que acompanha o Relatório do Prefeito de 1911 — o Memorial da Diretoria de Obras Municipais — e nas Estampas preparadas pela Diretoria de Obras Municipais que substituíram algumas das plantas originais do Plano Bouvard.

Deste ponto em diante, apresentam-se os resultados do Quinto Capítulo, **A criação da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd.**, que demonstram, no item *Uma rede de interesses*, a confluência de interesses em torno das possibilidades de ganhos financeiros advindos dos negócios no Brasil, naqueles primeiros anos do século XX.

As escalas realizadas no Rio de Janeiro, enquanto se deslocava entre Europa e Argentina serviram, provavelmente, para Bouvard conhecer a capital federal e estabelecer contatos no Brasil, chegando inclusive a projetar um Grande Hotel, nos moldes dos que eram então erguidos na Europa, na Avenida Central, em 1909.

Dois anos mais tarde, ao aposentar-se, rumou ao Brasil como assessor de Edouard Fontaine de Laveleye. O destino final da dupla, era Curitiba, onde, conforme se demonstrou, ambos pensavam em conseguir a contratação de um plano de melhoramentos e de embelezamento, porque Edouard Fontaine de Laveleye controlava o sistema de bondes, de distribuição de energia elétrica e os serviços de calçamento.

Os negócios de Laveleye estavam em franca expansão e, talvez influenciado pelo desempenho do americano Percival Farquhar, o belga

ambicionava estender seus negócios a Minas Gerais, chegando a propor a instalação de uma usina siderúrgica nos arredores de Belo Horizonte, sendo essa, possivelmente, a razão de ter levado Bouvard até lá. Entre Curitiba e a capital mineira, previa-se uma escala em São Paulo.

O convite a demorar-se em São Paulo fez com que a dupla refizesse sua agenda, deixando Belo Horizonte para o final da viagem. A capital paulista, muito mais dinâmica do que as demais naquele momento, apresentou-se como uma “janela de oportunidades” a Joseph-Antoine Bouvard.

Do convite no Rio de Janeiro à visita e à contratação para a elaboração de um plano para São Paulo, tudo ocorreu muito rapidamente. Mas houve tempo suficiente para que Joseph-Antoine Bouvard, Edouard Fontaine de Laveleye e um grupo de “capitalistas”, liderados por Horácio Belfort Sabino, organizassem a City of San Paulo Improvements. No item “Uma nova sociedade inglesa, cujos membros principais e organizadores são franceses...” mostra, tão detalhado quanto o acesso à documentação tornou possível, como se deu a organização da companhia e os percalços iniciais da estruturação do escritório brasileiro. As dificuldades iniciais revelaram uma tensão considerável entre os objetivos de franceses e ingleses, relativamente ao novo negócio. Esse item também demonstrou como os interesses de Joseph-Antoine Bouvard rapidamente se voltaram à organização da City of San Paulo Improvements, deixando confusos observadores externos que acompanhavam sua visita ao Brasil. Observou-se que o Plano para São Paulo foi praticamente abandonado, reforçando a argumentação que sustentava a hipótese principal. Desde que se iniciaram as tratativas para a constituição da companhia, Bouvard não mais se pronunciou a respeito do Plano que elaborara. Mas também não mais foi convidado para tanto. Por seu turno,

durante os meses que se seguiram à entrega do Plano à Prefeitura, período que coincide com a elaboração das Estampas que iriam ilustrar o Relatório do Prefeito relativo ao ano de 1911 e, portanto, a alteração do plano original, também Victor da Silva Freire não se pronunciou a respeito.

Oferece-se, ainda, como resultado desse capítulo, o elenco dos primeiros projetos elaborados pela City of San Paulo Improvements entre 1912 e 1915, demonstrando que a história dos projetos da companhia iniciou-se em 1912. Porém, o período entre esse ano e 1915, é marcado por um gerenciamento realizado segundo outros objetivos.

Retomados os principais pontos levantados pela pesquisa, pode-se afirmar que a principal hipótese foi confirmada:

*O Plano Bouvard para São Paulo é secundário em relação aos interesses pessoais que motivaram Joseph-Antoine Bouvard a vir ao Brasil e que culminaram na organização da City of San Paulo Improvements. Ou seja, sua vinda ao Brasil e a São Paulo não foi um acaso, mas uma ação planejada com Edouard Fontaine de Laveleye, que tinha investimentos no Paraná. A aproximação à Victor da Silva Freire, essencial para a inserção no mercado imobiliário paulistano, fez-se pela aceitação do convite à arbitragem dos Melhoramentos de São Paulo e, atendendo às demandas do Diretor de Obras Municipais, Bouvard orientou seus projetos para produtos com inspiração mais orgânica, procurando uma aproximação às referências teóricas de Victor da Silva Freire, Charles Buls, e seu colega e ex-subalterno no serviço público francês Eugène Hénard, a quem Joseph-Antoine Bouvard conhecia muito bem, embora nem sempre concordasse profissionalmente.*

O acobertamento de intenções de caráter privado contidas no interior de documentação de caráter público induziu, acredita-se, posteriores

interpretações equivocadas, segundo as quais, por exemplo, afirma-se que as terras a Oeste do centro eram mais valorizadas e, portanto, teria sido o quadrante da cidade onde Joseph-Antoine Bouvard indicou que se fizessem aquisições, o que também teria orientado o descarte por parte da City of San Paulo Improvements dos terrenos adquiridos no Ipiranga-Moooca. Surge uma questão: se não interessavam à companhia, porque foram adquiridos então?

Se houvesse um esclarecimento, e não uma simples menção, a respeito dos propósitos do Diretor de Obras Municipais, Victor da Silva Freire, com relação à implantação do ramal ferroviário que ligaria a Lapa ao Ipiranga, ou seja, o anel de circunvalação citado na Estampa 9 do Relatório do Prefeito de 1911, ter-se-ia compreendido a aquisição das terras do Ipiranga-Moooca. Assim, é de se perguntar: qual o real envolvimento do Diretor de Obras Municipais na organização da City of San Paulo Improvements? Essa é uma questão aberta para pesquisas futuras.

À hipótese central subordinavam-se outras. Uma primeira hipótese secundária relaciona-se à participação de Joseph-Antoine Bouvard na criação da City of San Paulo Improvements. Ou seja, a companhia teria sido criada a partir da elaboração do Plano para São Paulo, como uma ação complementar ao plano, em virtude da valorização das terras a Oeste da capital.

Como se procurou demonstrar no Quinto Capítulo, havia a ideia de instalação de um ramal ferroviário que, saindo da Lapa, e percorrendo a vertente leste da várzea do rio Pinheiros, fosse dar no Ipiranga. No meio do percurso, seriam conectados o Butantã e a Vila América, que abrigaria uma “Garden-City”. Um empreendimento vultoso, que demonstra que o Plano Bouvard pode ter sido um modo de inserção no meio profissional e

imobiliário paulistano ou, ainda, moeda de troca para a consecução desse grande negócio.

Como outra hipótese secundária, defendia-se que haveria ocorrido uma inflexão tardia na carreira de Joseph-Antoine Bouvard, que passou a adotar a estética mais orgânica preconizada por Sitte e Buls por incorporar as novas proposições teóricas surgidas então. Essa hipótese verificou-se em parte verdadeira, pois não chegou a se configurar como uma inflexão, já que não se observou o abandono da estética haussmanniana de raiz barroca lenotriana. Como se procurou demonstrar ao longo da Tese, isso se dá em função de seu interesse na participação em companhia privada de capital misto estrangeiro e Brasileiro, a City of San Paulo Improvements, com objetivos e métodos de atuação consideravelmente diversos daqueles que usualmente se valia para atuar profissionalmente. Em outras palavras, Bouvard poderia estar se acomodando aos interesses e discurso de Victor Freire para facilitar sua inserção no restrito círculo de auto-intitulados “capitalistas”, dispostos a lucrar a partir do crescimento exorbitante da cidade de São Paulo no início do século XX, pois defende-se que o Plano para São Paulo é secundário em relação às suas aspirações quanto à associar-se ao capital local e estrangeiro para obter ganhos imobiliários, decorrendo disso a mudança no seu discurso em relação aos temas urbanos, como se procurou demonstrar na Segunda e Terceira Partes da Tese.

Em outra hipótese, sustentava-se que os franceses afastaram-se da City of San Paulo Improvements em função da Primeira Guerra. Essa hipótese decorria da observação de que os técnicos franceses deixaram o Brasil em junho de 1914, às vésperas da eclosão da Primeira Guerra pela possível discordância entre ambos e seus colegas ingleses e, sobretudo, por não se encontrar informações sobre a participação de Joseph-Antoine

Bouvard ou de Edouard Fontaine de Laveleye na City of San Paulo Improvements após essa data. Entretanto, quando se conseguiu acessar documentação da companhia concernente às reuniões da diretoria, verificou-se que, de fato, Rouch e Troy deixaram o Brasil naquela data que, no entanto, coincidia com o fim do contrato firmado entre a companhia e ambos. Provavelmente, em virtude, do clima belicoso na Europa, ambos entenderam ser melhor não renovar o contrato e retornar à França. Corrobora essa interpretação o fato de não se ter apurado nenhum tipo de mal estar ou discórdia entre os membros do corpo técnico de origem francesa e inglesa no escritório brasileiro. Também se apurou que Joseph-Antoine Bouvard permaneceu como membro do corpo diretivo da companhia até seu falecimento, em 1920. Como se viu no Quinto Capítulo, a relação entre os sócios ingleses e franceses não foi das mais cordiais e parece que a permanência de Bouvard foi uma exceção e uma deferência especial à sua pessoa, afinal, foi o idealizador do negócio. Disso pode-se supor que tenha se indisposto com o próprio filho, Roger, quando esse recusou-se a assumir a gerência do escritório brasileiro, em 1912.

Tendo se confirmado a principal hipótese e algumas das hipóteses secundárias verificadas somente parcialmente, mais algumas considerações devem ser feitas. Como se afirmou no início da pesquisa, ainda que se pretendesse completar as lacunas historiográficas concernentes à visita de Joseph-Antoine Bouvard ao Brasil e a sua ligação com a City of San Paulo Improvements, naturalmente restariam alguns pontos em aberto e em virtude dos avanços que a pesquisa traz, novas lacunas haveriam de surgir. Assim, ainda que se considere satisfatórios os resultados obtidos, apontam-se alguns desses “nós” em aberto.

Do ponto de vista das transferências culturais ou da cultura urbanística do primeira metade do século XX, a vinda de Joseph-Antoine Bouvard deixa alguns legados.

No episódio do Plano para São Paulo, no âmbito geral, não interessou ao meio profissional o que Joseph-Antoine Bouvard propôs, que foi desconsiderado rapidamente, mas o que representou como *autoridade técnica* para fazer frente a outra autoridade, desempenhada sobre o grupo social, pelo Conde de Prates, que provavelmente considerava Victor da Silva Freire como um simples funcionário de um departamento da Prefeitura. É bom que se diga que à essa altura, já entrado em dez anos o século e vinte e dois anos após a proclamação da República, Eduardo Prates ainda assinava e era conhecido como “conde” que, sendo um título outorgado pelo Papa, se não tinha valor na hierarquia da extinta monarquia, carregava a aura de um remoto feudalismo, esboçado naquele momento pelo coronelismo vigente. Por outro lado, é difícil afirmar se Victor da Silva Freire, há 12 anos à frente da Diretoria de Obras Municipais, poderia ser considerado, nesse momento, como uma autoridade, ou apenas um funcionário graduado, pois sua fama decorre em muito de sua participação no episódio dos Melhoramentos de São Paulo.

No caso do vale do Anhangabaú, a solução foi dada por Samuel das Neves, mas provavelmente o engenheiro não sabia, por assim dizer, como “fazer o acabamento com *arte*” do conjunto proposto. A solução da extensa saia de talude, que coadunava-se com a posição da nova galeria do ribeirão e simultaneamente proporcionava estabilidade às fundações dos blocos, alcançando um aspecto pitoresco, ao dotar a avenida do fundo do vale, originalmente retilínea, de um desenho curvo foi obra de Joseph-Antoine Bouvard.

Infelizmente, como atestam os debates ocorridos na Câmara Municipal e transcritos pelo Correio Paulistano em 1913, não houve o necessário *detalhamento* do projeto. Isso se deve, sem dúvida, à escassez de verbas, mas fundamentalmente, por duas outras razões. Primeiramente, porque, cessada a crise pela adoção da solução, as atenções do Diretor de Obras voltaram-se para suas prioridades e ao que parece, o corpo técnico da Diretoria de Obras Municipais ocupou-se das alterações observadas no Plano Bouvard e detalhadas no Capítulo 4, de modo que pouco havia a fazer. Como se afirmou no Capítulo 3, dentro do Segundo Plano da Diretoria de Obras Municipais, ou Plano Freire-Guilhem, pouca atenção foi dada ao parque propriamente dito e muito menos ainda à avenida a ser aberta no seu interior.

Em segundo lugar, o próprio Bouvard, como se comentou no Capítulo 5, voltou-se aos negócios privados, muito mais interessantes em termos remunerativos, deixando, inclusive, de receber a segunda parcela do acordado com a Prefeitura. Ou seja, o autor do projeto também praticamente o abandonou. Ambos, Freire e Bouvard, como se viu, voltaram sua atenção à nova companhia recém organizada.

No âmbito geral, ao que parece, a ideia que Bouvard fez da capital paulista era diversa da ideia que fazia Victor da Silva Freire. Bouvard pensou em *casas para operários* e talvez por isso, visando certa salubridade, tenha proposto, aos moldes do que o London County Council vinha fazendo nas áreas periféricas de Londres, uma Garden-City para a Vila América. Esse arruamento, que nos planos originais foi concebido para tornar-se um bairro misto, com a parte alta destinada à classe média, e a parte baixa, onde se instalava a Garden-City, destinada ao operariado. Essa proposta dos



jardins para ventilação do bairro tem sua lógica, em se considerando que a parte baixa do arruamento apresentava problemas de escoamento de águas.

Na proposta dos anéis presentes na planta principal de seu plano, que esta pesquisa tentou demonstrar que precedem a ideia do anel de circulação proposto pelo Plano Prestes Maia muitos anos depois, Bouvard pensava em proporcionar não só melhor circulação, mas também explorar as visuais do vale do Anhangabaú desde o Bexiga e, certamente, dotar aquele bairro de infraestrutura viária, inserindo-o na cidade. O que se nota, ao omitir-se a finalidade daqueles anéis, é o *esquecimento* do Bexiga, bairro de operários, imigrantes e negros, privilegiando-se a saudável Higienópolis.

No caso da City of San Paulo Improvements, a Garden-City voltada para o operariado seguia a ideia original de Raymond Unwin que, diga-se, também não vingou na Inglaterra, com as cidades jardim e principalmente os bairros jardim sendo ocupados por uma classe média de artesãos e não pelo operariado “chão de fábrica”, como se costuma aqui dizer. Nesse ponto, Bouvard parece bem a par das teorias de Ebenezer Howard ou, pelo menos, das operações realizadas pela dupla Unwin-Parker para concretizá-las.

A ideia de um bairro jardim voltado para a elite paulistana é posterior, e só se realiza após a chegada de Barry Parker a São Paulo. Interessante notar, entretanto, que Victor da Silva Freire testemunhou essa transição ou, enfim, a alteração do caráter do empreendimento mas nunca se referiu à esse processo, o que talvez também tenha contribuído para a consolidação de uma história do bairro — e da City of San Paulo Improvements — que omite todo um percurso projetual e administrativo desenrolado entre 1912 e 1915.

Voltando à Joseph-Antoine Bouvard, no caso de sua contribuição com a City of San Paulo Improvements, relativamente ao desenho dos

primeiros loteamentos, ou arruamentos, para se utilizar o termo da época, observa-se, considerando-se a ideia de transferência e mesmo o conceito de circulação de ideias e saberes, um processo incompleto, que só se efetivará com a permanência de Barry Parker no Brasil. Mas isso já é tema de outra pesquisa.



## REFERÊNCIAS E FONTES‡

### INSTITUIÇÕES CONSULTADAS

#### BIBLIOTECAS DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO:

Acervo Museu Paulista  
 Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin  
 Biblioteca Central Escola Politécnica  
 Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
 Biblioteca da Faculdade de Direito  
 Biblioteca da Faculdade de Economia e Administração  
 Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas  
 Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo/USP - São Carlos  
 Biblioteca do Instituto de Estudos Brasileiros  
 Biblioteca do Museu Paulista

#### BIBLIOTECAS E ACERVOS PÚBLICOS

Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo  
 Arquivo Histórico de São Paulo (antigo Arquivo Histórico Municipal Washington Luís)  
 Arquivo Público do Estado de São Paulo  
 Arquivo Público do Estado de São Paulo  
 Biblioteca da Câmara Municipal de São Paulo  
 Biblioteca da Câmara Municipal de SP  
 Biblioteca da Universidade Federal do Paraná  
 Biblioteca Municipal Mario de Andrade  
 Biblioteca Municipal Mario de Andrade

Biblioteca Nacional, Hemeroteca Online  
 Biblioteca Nacional, Hemeroteca Online  
 Casa Romário Martins/Fundação Cultural de Curitiba

#### BIBLIOTECAS E ACERVOS PRIVADOS

Arquivo do jornal O Estado de Minas, Acervo Online  
 Arquivo do jornal O Estado de São Paulo, Acervo Online  
 Arquivos da Cia. City, São Paulo  
 Biblioteca da Escola de Administração e Economia-FGV/SP  
 Biblioteca Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
 Biblioteca George Alexander da Universidade Presbiteriana Mackenzie

#### BIBLIOTECAS E ACERVOS NO EXTERIOR

Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles  
 Archives de Paris  
 Archives du Palais Royal, Bruxelles  
 Archives Nationales de France  
 Biblioteca da la Faculdade de Arquitectura, Universidad de Montevideu  
 Biblioteca Nacional de la Republica Argentina  
 Bibliothéque de Bayonne, France  
 Bibliothéque de la Ville de Paris  
 Bibliothéque Historique de Paris  
 Bibliothéque Nationale de France François Miterrand  
 British Library  
 Cité Chaillot, Cité du Patrimoine, Paris, França  
 Cornell University Library  
 Library of Congress Online Catalog  
 Réunion des Musées Français

‡ De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas, NBR 6023 e Diretrizes para apresentação de dissertações e teses da USP.

**BANCO DE DADOS ONLINE**

BIBLIOTECA NACIONAL Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br/>>. Acesso em: 12.abr.2013

CENTRO DE HISTÓRIA DA ARTE E ARQUEOLOGIA Luigi Brizzolara. **Warburg - banco comparativo de imagens**. Unicamp. Disponível em: <<http://warburg.chaa-unicamp.com.br/artistas/view/686>>. Acesso em: 22.jan.2015

MINISTÈRE DE LA CULTURE DE FRANCE **Base Chastel**. Ministère de la Culture/Mistral. Base de dados sobre obras arquitetônicas e autores. Disponível em: <[http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/chastel\\_fr](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/chastel_fr)>. Acesso em: 28.jan.2010

O Estado de S. Paulo. **Acervo OESP**. O Estado de S. Paulo. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/>>.

SÃO PAULO (MUNICIPIO) Portal da Câmara Municipal de S. Paulo. Biblioteca. Base de dados. Vereadores. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplweb.com.br/cgi-bin/wxis.bin/iah/scripts/?IsisScript=iah.xis&lang=pt&base=verea&nextAction=search&format=detalhado.pft&form=A&indexSearch=^nTv^IVereadores&&exprSearch=Augusto%20Carlos%20da%20Silva%20Telles>>. Acesso em: 20.ago.2012

SÃO PAULO (PREFEITURA DO MUNICIPIO), Museu da Cidade de São Paulo. Casa da Imagem. Banco de imagens. **Casa da Imagem**. PMSP/DPH. Disponível em <<http://www.museudacidade.sp.gov.br/imagem-imagens.php>>. Acesso em 13.nov.2010. Disponível em: <<http://www.museudacidade.sp.gov.br/imagem-imagens.php>>.

**DOCUMENTAÇÃO PRIMÁRIA****MANUSCRITOS**

**1e Renseignements. Bouvard Joseph Antoine**. Légion d'Honneur, Fundo Bouvard. Archives Nationales de France. Paris: c. 1878. (Prontuário de funcionário)

BELLAN. **Minuta de correspondência a Carlos de Alvear**. Archives de Paris. Paris: s.d. 1906

BELLAN. **Rascunhos sobre o jantar oferecido aos representantes da República Argentina em 20 de dezembro de 1906**. Archives de Paris. Paris: s.d. 1906

BOUVARD JOSEPH ANTOINE. **Observations**. École Nationale et Spéciale des Beaux-Arts. INHA/AGORHA. Paris, 5p. 1864-1868

BOUVARD, Joseph-Antoine. **Relatório Plano para São Paulo**. Série Obras Públicas. Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. São Paulo: 15.mai.1911. 1911. (relatório)

ÉTATS DE SERVICE DE JOSEPH-ANTOINE BOUVARD. Légion d'Honneur, Fundo Bouvard. Archives Nationales de France. Paris: 5.jun. 1889. (Ofício)

GOMES PEREIRA, Samuel. **Carta a Aarão Reis felicitando-o pela homenagem recebida do sr. Bouvard e pela sua atuação frente à Comissão Construtora da Nova Capital**. Arquivo Pessoal de Aarão Reis. Museu da República. Rio de Janeiro: 27.nov.1911. 1911. (Carta pessoal)

LÉGION D'HONNEUR. **Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Chevalier**. Légion d'Honneur, Fundo Bouvard. Archives Nationales de France. Paris: 1.mai.1878. 1878. (Brevê de Título)

- LÉGION D'HONNEUR. **Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Commandeur.** Légion d'Honneur, Fundo Bouvard. Archives Nationales de France. Paris: 12.jul. 1897. (Brevê de Título)
- LÉGION D'HONNEUR. **Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Grand Officier.** Légion d'Honneur, Fundo Bouvard. Archives Nationales de France. Paris: 12.abr. 1900. (Brevê de Título)
- LÉGION D'HONNEUR. **Bouvard Joseph Antoine. Brevet de Officier.** Légion d'Honneur, Fundo Bouvard. Archives Nationales de France. Paris: 4.mai. 1889. (Brevê de Título)
- PARKER, Richard Barry. **Carta de Barry Parker aos diretores da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company.** Acervo Cia. City. RMSP Demerara: 25.jan.1919, 26p. 1919
- PRATES, Conde de. **Ofício do Conde de Prates ao Prefeito Municipal.** AHM. São Paulo: 18.fev.1911. 1911
- PRATES, Conde de. **Ofício do Conde de Prates ao Prefeito Municipal.** AHM. São Paulo: 18.fev.1911. 1911
- PREFECTURE DE LA SEINE. **Listas de convidados para o jantar oferecido ao representantes da Republica Argentina em 20 de dezembro de 1906.** Archives de Paris. Paris: s.d. 1906
- PROST, Henri. **Folha de abertura do caderno de Henri Prost para as anotações deas aulas de Joseph Bouvard.** Fundo Henri Prost - Cité de l'Architecture et du Patrimoine. Paris. c.1891. (Foto Gabriel O. Garcia, 2011)
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Ofício nº 320, Câmara Municipal de São Paulo à Diretoria de Obras Municipais.** Processo 31186/1911. Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. São Paulo: 5.ago.1911 - 25.nov.1911. 1911
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Processo 7943/1910 - Solicitação do Conde Prates à Prefeitura para reconstruções lado ímpar Libero Badaró.** predios 29-73. Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. São Paulo: 28.fev.1911- 22.jul.1911. 1910

## DOCUMENTOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

- COMPANHIA CESSIONARIA DAS DOCAS DO PORTO DA BAHIA. Acta da assembléa geral ordinaria, realizada no dia 21 de outubro de 1910. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 19.nov.1910. Sociedades anonyms, p. 9772
- Companhia Concessionaria das Docas do Porto da Bahia. **Diario Oficial da União**, Rio de Janeiro, 5.nov.1908. Sociedades Anonyms, p. 7300
- Contracto de Associação da «South Brazilian Railways Company Limited». **Diario Oficial da União**, Rio de Janeiro, 20.abr.1910. Leis de Companhias (consolidadas) 1908, p. 2860
- GUILHEM, Eugenio. **Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão.** Ofício a Victor da Silva Freire. OBRAS, Directoria de. São Paulo:1907. [30.out.1907]
- MACKENNA, Benjamín Vicunha. **Chile. Intendencia de la Provincia de Santiago: La transformación de Santiago: notas e indicaciones respetuosamente sometidas a la Ilustre Municipalidad, al Supremo Gobierno y al Congreso Nacional.** Santiago: Impr. de la Libr. de El Mercurio, 1872
- MARLY-LE-ROY (MAIRIE). **Acte de décès de Joseph Antoine Bouvard.** Acte nº 82 de 4.dez.1920. Marly-le-Roy:1920.
- ROSARIO (MUNICIPIO). **Plan Urbano Rosario 2007-2017 [parte1].** In. Rosario: Intendencia Municipal de Rosario, 2007
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Melhoramentos do centro da cidade de São Paulo. Projecto apresentado pela Prefeitura Municipal.** São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 1911. 19 p.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Relatorio de 1911 apresentado à Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat.** São Paulo: Vanorden, 1912. 81 p.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). 23ª sessão ordinária de 2 de julho de 1902. PROJECTO N. 19 As commissões de Obras, Finanças e Justiça, julgando de necessidade o prolongamento da rua Onze de Junho, afim de ligar o largo deo Paysandú ao de Santa Iphigenia, facilitando o transito.... **Atas da Câmara Municipal:** São Paulo, 2.jul.1902.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Discussão do Projecto n. 32 de 1908. Discussão do projecto n. 32, de 1908, do sr. dr. Arthur Guimarães. **Correio Paulistano:** São Paulo, 14.ago.1908. p. 3.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Parecer Garden City.** DIRECTORIA DO PATRIMÔNIO ESTATÍSTICA E ARCHIVO MUNICIPAL. São Paulo:1914. [13.jul.1914]

SÃO PAULO (MUNICIPIO). PROJECTO N. 3, DE 1908. São considerados de utilidade publica, para serem desapropriados, os predios e terrenos comprehendidos na area limitada pela face impar da rua Líbero Badaró, entre a rua S. João e a ladeira Dr. Falcão, face par da ladeira Dr. Falcão, desde a rua Líbero Badaró até à rua Formosa, — face par da rua Formosa, desde o largo da Memoria até à rua S. João e — rua S. João, face impar, desde a rua Formosa até à rua Líbero Badaró. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 15.fev.1908.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Projecto N.19, de 30 de abril de 1910. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 30.abr.1910.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Termo que assigna o architecto sr. J. A. Bouvard, para a organização de um projecto de melhoramentos na Capital.** SECRETARIA GERAL DA PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SÃO PAULO. São Paulo: Prefeitura do Municipio de São Paulo: 1911. 2p. [10.mai.1911]

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (BARUEL, Nicolau). Indicação nº30, de 1904. Indico que o sr. prefeito mande proceder aos necessarios estudos, informando a esta Camara, sobre quaes as desapropriações precisas e mais obras complementares, afim de que a travessa do Grande Hotel seja prolongada até a rua Formosa. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 6.fev.1906. p. 35 (fev).

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (MOTTA, Candido, AZEVEDO, Urbano, *et al.*). Projeto nº38, de 14 de Outubro de 1907. Nenhum alinhamento será concedido pela Prefeitura, na rua de S. Bento, do lado da numeração impar, tanto para a construcção como para a reconstrucção de predios, sem um recuo de cinco metros. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 14.out.1907. p. 152-154.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (MOTTA, Candido, DIAS, M. Corrêa, *et al.*). Indicação nº106, de 1907. Indicamos que a Prefeitura mande proceder ao prolongamento da rua Anhangabahú até ao largo da Memoria, submetendo em tempo á Camara para esta deliberar a respeito o respectivo orçamento. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 20.abr.1907. p. 48.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (TELLES, Augusto Carlos da Silva). Indicação nº147, de 1906. Para que, pela Prefeitura, sejam estudados os indispensaveis melhoramentos na zona dominada pelo Viaducto do Chá. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 15.set.1906. p. 126-128.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (TELLES, Augusto Carlos da Silva). Indicação nº134, de 1907. Propõe que sejam declarados de utilidade publica, para a respectiva desapropriação, os seguintes terrenos: [...] Na avenida Paulista, em frente ao antigo Parque Paulista, para ahi estabelecer um terraço que domine a cidade. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 22.jul.1907. p. 71.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **19a. SESSÃO ordinária em 26 de maio.** Livro dos Annaes da Camara - 1911. PAULO, Camara Municipal de São. São Paulo: Graphica Paulista: 1911. 247-249p. [26.mai.1911]

SÃO PAULO (MUNICIPIO). 32ª sessão ordinária em 26 de outubro de 1907. Officio do sr. prefeito pedindo reconsideração do acto da Camara que approvou o projecto de alargamento da rua de S. Bento. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 26.out.1907. p. 168-177. Disponível em: <[http://www.camscanner.net/files/holder?doc\\_id=44LBN0RV3ra1QSad1BKafb2e](http://www.camscanner.net/files/holder?doc_id=44LBN0RV3ra1QSad1BKafb2e)>. Acesso em: 5.out.2013

SÃO PAULO (MUNICIPIO). 35a. sessão ordinaria em 15 de setembro.  
**Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 15.set.1906. p. 128.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **9a. SESSÃO ordinária em 17 de março.**  
Livro dos Annaes da Camara - 1911. PAULO, Camara Municipal de São. São Paulo: Graphica Paulista: 1911. 113-131p. [17.mar.1911]

SILVA, J. E. Ribeiro da. **Projecto de melhoramentos da zona limitada pelas ruas Líbero Badaró, S. João, Formosa, Largo do Riachuelo e Ladeira Dr. Falcão.** Ofício a Eugenio Guilhem. OBRAS, Directoria de. São Paulo:1907. [17.out.1907]

## LEIS, ATOS, RESOLUÇÕES E DEMAIS NORMAS LEGAIS

BRASIL (UNIÃO). Decreto n. 6.593, de 1 de agosto de 1907 Concede à sociedade anonyma «Banque du Credit Foncier du Brésil», com sede em Paris, autorização para funcionar no Brasil e approva os respectivos estatutos. **DOU:** Rio de Janeiro, 24.ago.1907. p. 6322-6327.

BRASIL (UNIÃO). Decreto n.7955, de 20 de abril de 1910 Concede autorização à The South Brazilian Railway Company, Limited, para funcionar na Republica. **DOU:** Rio de Janeiro, 20.mai.1910. p. 2859-2872.

BRASIL (UNIÃO). Decreto N.9439 de 13 de março de 1912. Concede autorização à City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited, para funcionar na República. **DOU:** Rio de Janeiro, 13.mar.1912. p. 3598-3607.

BRASIL (UNIÃO). **Decreto nº 11.685, de 22 de fevereiro de 1921.** Rio de Janeiro: Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil: 1920. vol.LX. 4376p. [4.mar.1921]

RIO DE JANEIRO (MUNICIPIO). Decreto N° 1160, de 23 de dezembro de 1907. Rio de Janeiro,

SÃO PAULO (ESTADO). DECRETO N. 2016, DE 2 DE MARÇO DE 1911. Abre á Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito especial da importancia de 10.000:000\$000 para occorrer ao pagamento de despezas com os melhoramentos na parte central da Capital. **ALESP:** São Paulo, 10.mar.1911. p. 1027.

SÃO PAULO (ESTADO). LEI N. 1.245, de 30 de dezembro de 1910. Orça a receita e fixa a despesa para o exercicio financeiro de 1911. **Diário Oficial do Estado:** São Paulo, Acesso em: 26.dez.2013

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Lei n. 1666, de 26 de março de 1913.** São Paulo: Anais..., 1913

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (DUPRAT, Raymundo). Lei n. 1586, de 11 de setembro de 1912. Autoriza o Prefeito a entrar em accôrdo com o proprietário de um terreno situado à rua Rio de Janeiro, e com a proprietária dos prédios ns. 92 e 94 da rua das Palmeiras. **Anais...:** São Paulo, 11.set.1912.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (SOUZA, Washington Luiz Pereira de). Acto 1016, de 11 de dezembro de 1916. Aceita ruas abertas na Villa América. **Anais...:** São Paulo, 11.dez.1916.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (SOUZA, Washington Luiz Pereira de). Lei n. 1788, de 28 de maio de 1914. Divide em tres perimetros o Município de S. Paulo. São Paulo, 28.mai.1914.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (SOUZA, Washington Luiz Pereira de). Lei n. 1874, de 12 de maio de 1915. Divide o Municipio em quatro perimetros e dá outras providencias. **Anais...:** São Paulo, 12.mai.1915.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (TELLES, Silva, AMARANTE, João, *et al.*). Projeto nº37, de 14 de Outubro de 1907. A Camara Municipal de S. Paulo decreta: [¶] Art. 1o. — A secção de expediente da Directoria de Obras ficará assim constituída... **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 14.out.1907. p. 152-154. Disponível em: <[http://www.camscanner.net/files/holder?doc\\_id=44LBN0RV3ra1QSad1BKafb2e](http://www.camscanner.net/files/holder?doc_id=44LBN0RV3ra1QSad1BKafb2e)>. Acesso em: 5.out.2013

SÃO PAULO (MUNICIPIO). (WASHINGTON LUIZ PEREIRA DE SOUZA, Prefeito do Município). Acto n. 699, de 7 de julho de 1914. Dá denominação a novas ruas abertas na Villa América. **Anais...:** São Paulo, 7.jul.1914.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Acto N. 285 de 2 de janeiro de 1908. Dispõe sobre o estacionamento e numeração de vehiculos. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 2.jan.1908.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Acto N. 290 de 24 de janeiro de 1908. Prohibe o estacionamento de vehiculos para carga ou descarga de mercadorias no triangulo central, das 10 horas da manhan à 5 da tarde. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 24.jan.1908.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Acto N. 294 de 15 de fevereiro de 1908. Revoga o acto n. 290 de 24 de janeiro de 1908. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 15.fev.1908.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Acto n.769, de 14 de junho de 1915. Regulamenta a lei n. 1666, de 26 de março de 1913, e as disposições legaes referentes a vias publicas por essa lei não revogadas. **Anais...:** São Paulo, 14.jun.1915.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1104, de 17 de julho de 1908. Auctoriza a execução de obras no terreno ao lado do Theatro Municipal e o prolongamento dos lanternins e hangares do mercado da rua Vinte e Cinco de Março. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 17.jul.1908.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1193, de 9 de março de 1909. Dispõe sobre a abertura de novas ruas. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 9.mar.1909.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1296, de 12 de março de 1910. Autoriza a despesa de 684:770\$606 com diversas obras no Theatro Municipal. **Graphica Paulista:** São Paulo, 12.mar.1910.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1305, de 11 de abril de 1910. Declara de utilidade publica os predios ns. 4 a 8-A e 12 da rua Santa Theresa, 6 da rua Capitão Salomão e 3, 5, 7 e 13, da rua Marechal Deodoro, e dá outras providencias. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 11.abr.1910.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1374, de 7 de fevereiro de 1911. Restabelece a lei n. 1305, de 11 de abril de 1910. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 7.fev.1911.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1484, de 24 de novembro de 1911. Declara de utilidade publica os terrenos necessários para o alargamento da rua da Conceição e prolongamento da rua D. José de Barros. São Paulo, 24.nov.1911.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1486, de 1 de dezembro de 1911. Auctoriza o Prefeito a adquirir uma área de terreno necessaria para exercicios sportivos. **Anais...:** São Paulo, 1.dez.1911. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplweb.com.br/cgi-bin/wxis.bin/iah/scripts/>>.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1507, de 21 de março de 1912. Auctoriza o Prefeito a adquirir a chacara denominada "Floresta". **Anais...:** São Paulo, 21.mar.1912.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1528, de 19 de abril de 1912. Approva o accordo celebrado pela Prefeitura com o proprietario do predio n. 24 do largo do Paysandú, para a ligação deste largo com o de Santa Iphigenia. São Paulo, 19.abr.1912.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1535, de 30 de abril de 1912. Approva o accordo celebrado com os proprietarios dos predios 2, 4, 6, 8, 10 e 12 da rua General Couto de Magalhães e 25, 25-A e 27 da rua da Conceição. São Paulo, 30.abr.1912.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1560, de 4 de julho de 1912. Declara de utilidade publica os predios necesarios para o alargamento da rua da Conceição, Washington Luís e outras. São Paulo, 4.jul.1912.



- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1564, de 25 de julho de 1912.  
 Approva o accordo para a aquisição dos predios 35 e 41 da rua da Conceição. São Paulo, 25.jul.1912.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1588, de 11 de setembro de 1912.  
 Approva os accordos feitos com os proprietários dos predios ns. 26 da rua da Conceição e 49 e 49-A da rua Washington Luiz. São Paulo, 11.set.1912.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1592, de 12 de setembro de 1912.  
 Approva os accordos feitos com os proprietarios dos predios ns. 79 e 81 da rua da Conceição e dos dois lotes de terrenos da rua Rio de Janeiro. São Paulo, 12.set.1912.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1614, de 8 de novembro de 1912.  
 Approva o accordo feito pelo Prefeito com o proprietario do predio n. 33 da rua da Conceição. São Paulo, 8.nov.1912.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1626, de 29 de novembro de 1912.  
 Autoriza o Prefeito a adquirir a área de terreno entre a avenida Angelica, ruas Piauhy, Alagôas e Bahia, para se construir uma praça. São Paulo, 29.nov.1912.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1636, de 9 de novembro de 1912.  
 Approva o accordo feito com os proprietarios dos predios ns. 29 e 31 da rua da Conceição e 188 e 190 da rua de S. João. São Paulo, 9.nov.1912.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1743, de 18 de setembro de 1913.  
 Denomina Praça Buenos Aires a praça Hygienopolis e dá nome a diversas ruas novas. São Paulo, 18.set.1913. Disponível em:  
 <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1743.pdf>>. Acesso em: 9.abr.2014
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1749, de 29 de outubro de 1913. Orça e fixa a despesa do Municipio de S. Paulo, para o anno de 1914. São Paulo, 29.out.1913.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 593, Autoriza a compra ou desapropriação de predios necessarios para ligar o largo de Santa Ephigenia ao do Paysandú. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 8.jul.1902.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 705, de 26 de janeiro de 1904.  
 Restabelece a lei n. 593 de 8 de julho de 1902. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 26.jan.1904.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 880, de 9 de março de 1906.  
 Auctoriza o Prefeito a conceder licença ao dr. Fellippe A. Gonçalves, ou companhia que este organizar, para construcção de uma estrada de ferro circular no municipio da capital. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 9.mar.1906.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). (SOUZA, Washington Luiz Pereira de). Acto n. 702, de 15 de julho de 1914. Dá denominação a novas ruas abertas na Villa América, da alameda Nova Tupy para baixo, e dá outras providencias. **Anais....:** São Paulo, 15.jul.1914.
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Acto N°355. Regula o transito de vehiculos em determinadas ruas. São Paulo, 7.mai.1910. Disponível em:  
 <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br>>. Acesso em: 23.jul.2011
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Acto N°583, de 20 de maio de 1913. Dá a denominação de "Praça Hygienopolis" à quadra ajardinada da avenida Angelica. São Paulo, 20.mai.1913. Disponível em:  
 <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br>>. Acesso em: 27.jul.2011
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Ato n.340, de 3 de janeiro de 1910.** Leis e atos do municipio para o anno de 1910. São Paulo: Graphica Paulista: 1910.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1083, de 30 de abril de 1908.  
Auctoriza a execução de varias obras por conta do ultimo emprestimo.  
**Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 30.abr.1908. Disponível em:  
<<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1083.pdf>>.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1088, de 15 de junho de 1908.  
Approva o accordo entabulado pelo Prefeito com a proprietaria do predio n. 2 da rua Visconde do Rio Branco. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 15.jun.1908. Disponível em:  
<<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1088.pdf>>.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1097 de 8 de julho de 1908. Auctoriza operações de credito para a execução da lei n. 1088. **Anais da Camara Municipal:** São Paulo, 8.jul.1908.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N. 1117 de 26 de agosto de 1908. Declara de utilidade publica os predios e terrenos necessarios à ligação dos largos de Santa Ephigenia e Paysandú. São Paulo, 26.ago.1908.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1419, de 10 de maio de 1911. Approva os accordos celebrados pelo Prefeito com o proprietario dos predios 2, 4, 6 e 8 da rua do Gazometro e com o de um terreno à avenida Paulista. **Câmara Municipal de São Paulo:** São Paulo, 10.mai.1911.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1432, de 10 de julho de 1911. Approva o accordo celebrado pela Prefeitura com o proprietario das quadras de terreno situadas entre a avenida Paulista, a rua Peixoto Gomide, a alameda Jahú e a alameda Casa Branca. **Câmara Municipal de São Paulo:** São Paulo, 10.jul.1911.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1476, de 16 de novembro de 1911.  
Declara de utilidade publica diversos predios e approva o accordo feito com o proprietario dos de ns. 62 e 62-A da rua São João. **CMSP:** São Paulo, 16.nov.1911. Disponível em:  
<<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1476.pdf>>. Acesso em: 23.jul.2011

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1571, de 30 de julho de 1912. Autoriza o Prefeito a mandar construir um terraço e obras complementares na explanada da Avenida Paulista. **Câmara Municipal de São Paulo:** São Paulo, 30.jul.1912.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1582, de 2 de setembro de 1912.  
Auctoriza a Prefeitura a construir o Centro Cívico e declara de utilidade publica os predios e terrenos necessarios para essa construção. **Câmara Municipal de São Paulo:** São Paulo, 2.set.1912.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1646, de 15 de fevereiro de 1913.  
**Anais...:** São Paulo, 15.fev.1913.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1654, de 10 de março de 1913.  
Approva o accôrdo feito pelo Prefeito com o Governo do Estado e a Mitra Metropolitana. **Câmara Municipal de São Paulo:** São Paulo, 10.mar.1913.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei n. 1681, de 16 de abril de 1913. Declara de utilidade publica diversos predios para alargamento em parte da avenida Tiradentes e para a formação do Parque da Floresta. **Anais...:** São Paulo, 16.abr.1913.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N°1050 de 2 de outubro de 1907.  
Auctoriza o Prefeito a mandar demolir e substituir o actual mercado da rua de S. João. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 2.out.1907. Disponível em:  
<<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1050.pdf>>. Acesso em: 12.12.2011

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei N°1079, de 1° de abril de 1908. Isenta de imposto o primeiro grande hotel que fôr montado de accôrdo com a presente lei. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 1.abr.1908. Disponível em:  
<<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1079.pdf>>.

- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1268 de 1º de dezembro de 1909. Prorroga por 30 annos o prazo da licença concedida ao dr. Phelippe Antonio Gonçalves, para uso e gozo de uma estrada de ferro circular. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 1.dez.1909. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1268.pdf>>. Acesso em: 12.12.2011
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1279 de 31 de dezembro de 1909. Auctoriza o Prefeito a abrir concorrência para os melhoramentos da varzea do Carmo. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 31.dez.1909. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1279.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1299 de 12 de março de 1910. Approva o accordo com os proprietarios dos terrenos da rua Anhangabahú. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 12.mar.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1299.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1324 de 31 de maio de 1910. Auctoriza a emissão de letras para a aquisição dos predios necessarios para a construção da Cathedral. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 31.mai.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1324.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1326 de 1 de junho de 1910. Declara de utilidade publica os terrenos da rua Anhangabahú, necessarios para a construção do novo mercado. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 1.jun.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1326.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1331 de 6 de junho de 1910. Approva o plano de melhoramentos da zona dominada pelo Viaducto do Chá. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 6.jun.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1331.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1345 de 26 de agosto de 1910. Auctoriza a construção do Paço Municipal. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 26.ago.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1345.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1345 de 26 de agosto de 1910. Auctoriza a construção do Paço Municipal. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 26.ago.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1345.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1355 de 7 de outubro de 1910. Dispõe sobre a continuação da planta cadastral da cidade. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 7.out.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1355.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº1361 de 27 de outubro de 1910. Determina o alargamento da rua Libero Badaró. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 27.out.1910. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L1361.pdf>>. Acesso em: 10.03.2012
- SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº729 de 15 de abril de 1904. Auctoriza a construção de um caes na margem do rio Tieté, entre a Ponte Grande e a Floresta. **Anais da Câmara Municipal:** São Paulo, 15.abr.1904. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L729.pdf>>. Acesso em: 12.12.2011

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº746 de 1 de junho de 1904. Declara de utilidade publica o terreno compreendido entre a avenida Tiradentes, ruas Porto Seguro e Itaporanga e o rio Tieté. **Anais da Câmara Municipal**: São Paulo, 1.jun.1904. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L746.pdf>>. Acesso em: 12.12.2011

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº904 de 23 de maio de 1906. Auctoriza o Prefeito a mandar executar os serviços de construção de um caes e outros melhoramentos á margem do rio Tieté. **Anais da Câmara Municipal**: São Paulo, 23.mai.1906. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L904.pdf>>. Acesso em: 12.12.2011

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº905 de 23 de maio de 1906. Declara de utilidade publica os predios e terrenos necessarios para abertura de uma rua ligando a rua Conselheiro Chrispiniano à travessa do Grande Hotel. **Anais da Câmara Municipal**: São Paulo, 23.mai.1906. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L905.pdf>>. Acesso em: 12.12.2011

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº910 de 9 de junho de 1906. Auctoriza o Prefeito a mandar construir um viaducto ligando os largos de S. Bento e Santa Ephigenia. **Anais da Câmara Municipal**: São Paulo, 9.jun.1906. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L910.pdf>>. Acesso em: 12.12.2011

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº934 de 28 de agosto de 1906. Denomina "Vasco da Gama" a rua D. Antonia de Queiroz.... **Anais da Câmara Municipal**: São Paulo, 28.ago.1906. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L934.pdf>>. Acesso em: 9.ago.1906

SÃO PAULO (MUNICIPIO). Lei Nº951 de 25 de agosto de 1906. Declara de utilidade publica os predios ns. 25 a 57 da rua da Conceição. **Anais da Câmara Municipal**: São Paulo, 25.out.1906. Disponível em: <<http://camaramunicipalsp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/leis/L951.pdf>>. Acesso em: 05.10.2013

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Resolução n.11, [s.d.]**. Leis e atos do municipio para o anno de 1911. São Paulo: Graphica Paulista: 1911. 149p.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Resolução n.18, de 16 de junho de 1911**. Leis e atos do municipio para o anno de 1911. São Paulo: Graphica Paulista: 1911. 154p.

SÃO PAULO (MUNICIPIO). **Resolução n.8, de 23 de março de 1911**. Leis e atos do municipio do anno de 1911. São Paulo: Graphica Paulista: 1911. 147p.

## RELATÓRIOS, BALANÇOS E PAPÉIS PRIVADOS

CARTER, Harold E. **Report of the directors [1912]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. London: 6.mai.1913. 1913

CARTER, Harold E. **Report of the directors [1913]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. London: 7.mai.1914. 1914

CARTER, Harold E. **Report of the directors [1914]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. 8.mai.1916. 1916

CARTER, Harold E. **Report of the directors [1915]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. London: 13.dez.1916. 1916

CARTER, Harold E. **Report of the directors [1916]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. London: 19.jun.1917. 1917

CARTER, Harold E. **Report of the directors [1917]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. London: 15.nov.1918. 1918

CIA. CITY. **Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923**. São Paulo: City of S. Paulo Improvements & F. L. Co. Ltd., 1923

**Estatutos da City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited**. Companhia incorporada aos 25 dias de setembro de 1911. São Paulo: Typ. Siqueira, 1927. 41 p.

GUEDALLA, Herbert. **Proceedings at the sixth ordinary general meeting [1917]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited,. London: 15.nov.1918. 1918

GURD, Douglas. **Requerimento da City para aprovação das modificações da Garden City**. São Paulo: City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd: 1915. [16.jun.1915]

**Livro nº1 de Registro dos empregados da firma City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd**. São Paulo: City of S. Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., [s.d.]

LORD BALFOUR OF BURLEIGH. **Proceedings at the fifth ordinary general meeting [1916]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited,. London: 19.jun.1917. 1917

LORD BALFOUR OF BURLEIGH. **Proceedings at the First ordinary general meeting [1912]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited,. London: 15.mai.1913. 1913

LORD BALFOUR OF BURLEIGH. **Proceedings at the fourth ordinary general meeting [1915]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited,. London: 13.dez.1916. 1916

LORD BALFOUR OF BURLEIGH. **Proceedings at the Second ordinary general meeting [1913]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited,. London: 7.mai.1914. 1914

LORD BALFOUR OF BURLEIGH. **Statement regarding the proposed resolutions submitted to the holders of 6 per cent 1st mortgage [w/ proceedings of Ordinary meeting of 1914]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited,. London: 2.jun.1915. 1915

OELSNER, A. C. (org.). **Engineers Dept. Weekly Reports 1912-1923** São Paulo: City of S. Paulo Improvements & F. L. Co. Ltd., 1923

SEABRA, Estanislau. **Requerimento para aprovação de arruamento da Garden City**. São Paulo City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd: 1914. [2.abr.1914]

TOMKINS, F. S. **Report of the directors [1918]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. London: 24.jul.1919. 1919

TOMKINS, F. S. **Report of the directors [1919]**. City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company, Limited. London: 4.out.1920. 1920

## ARTIGOS EM JORNAIS

14 Sessão ordinária em 16 de abril. **Correio Paulistano**, São Paulo, 17.abr.1910. Camara Municipal, p. 4

2:000\$000 em premios aos que propuzerem 15 nomes para as novas ruas de Pacaembú. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 7.jan.1913. p. 14

22a. Sessão Ordinária em 6 de junho. **Correio Paulistano**, São Paulo, 7.jun.1913. Camara Municipal, p. p.5-6

29ª sessão ordinária em 16 de agosto. **Correio Paulistano**, São Paulo, 17.ago.1913. p. 7

30ª sessão ordinária em 25 de julho. Expediente. **Correio Paulistano**, São Paulo, 26.jul.1914. Camara Municipal, p. 6

A 3 DE ABRIL.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 15.mar.1911. Notas e informações, p. 2

A CASA DOLIVAES. **Correio Paulistano**, São Paulo, 17.out.1904. p. 2

- A CIDADE MODERNA. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 14.mai.1911. p. 5
- A CIDADE MODERNA. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 14.mai.1911. p. 5
- A CONFERENCIA DO SR. BOUVARD NO PAÇO MUNICIPAL DE CURITYBA - As idéas do illustre engenheiro - O exito de sua conferencia. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 22.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- A EMPRESA LAVELEYE. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 16.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- A L'ÉTRANGER. **Le Figaro**, Paris, 2.abr.1912. Avis Mondains. Déplacements et villégiatures des abonnés du Figaro, p. 7
- A LIQUIDAÇÃO DO BANDO DO PARANÁ. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 27.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- A PRAÇA BUENOS AIRES EM S. PAULO. **Correio Paulistano**, São Paulo, 5.out.1913. Exterior - Argentina, p. 6
- A UTILIDADE PÚBLICA. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 14.fev.1909. p. 1
- A., M. Ordem do dia. **A Noticia**, Rio de Janeiro, 12-13.fev.1909. p. 1
- ACTA da primeira sessão da directoria e conselho fiscal da Companhia Iniciadora Paulista. **Correio Paulistano**, São Paulo, 1.abr.1891. p. 3
- AGENCIA AMERICANA. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 3.mai.1912. Pelo Telegrapho, p. 1
- AGENCIA AMERICANA. O projecto Samuel das Neves e as modificações de Bouvard — S. Paulo, uma das mais bellas cidades da América do Sul. **A Noite**, Rio de Janeiro, 27.jul.1911. Os melhoramentos de S. Paulo, p. 2
- AGRICULTURA. **Correio Paulistano**, São Paulo, 4.mar.1902. Agricultura, p. 1
- AGUARDE.... **Correio Paulistano**, São Paulo, 7.set.1898. p. 25
- ALMEIDA, F. Mendes de. Como um emprestimo que se lança confirma o fracasso de uma tentativa. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 22.dez.1911. Cartas de Paris, p. 7
- ARRIVÉES A PARIS. **Le Figaro**, Paris, 5.mai.1912. Avis Mondains. Déplacements et villégiatures des abonnés du Figaro, p. 5
- ASSALIS. A prata da casa. (Uma gentileza da Ilustração). **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 23.abr.1911. p. 8
- BANQUETE AO ARCHITECTO BOUVARD. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 27.abr.1911. p. 1
- BANQUETE AO SR. BOUVARD. **Correio Paulistano**, São Paulo, 27.abr.1911. Paraná, p. 2
- BANQUETE DE DESPEDIDA offerecido pela municipalidade ao engenheiro Bouvard - A partida do illustre engenheiro para São Paulo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 29.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- BANQUETE. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.mai.1911. Chronica Social, p. 4
- BANQUETE. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.mai.1911. Chronica Social, p. 4
- BARBARO CRIME NA GALERIA DE CRYSTAL. **Correio Paulistano**, São Paulo, 24.fev.1909. p. 2
- BOUVARD - MORTE DO ILLUSTRE ARCHITECTO. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 7.nov.1920. p. 3
- BRITO, F. S. Rodrigues de. A planta de Santos. VI — Exequibilidade do plano. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 24.abr.1914. p. 8
- BUENOS AIRES E RIO. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.jun.1907. p. 2

- C. De S. Paulo (21-4-911). **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 23.abr.1911. Topicos e noticias, p. 2
- C. De S. Paulo (23-4-1911). **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 25.abr.1911. Pingos e respingos
- C. De S. Paulo (27-4-911). **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 29.abr.1911. Pingos e respingos, p. 1
- Calçamento da cidade. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 23.out.1910. Telegrammas - Interior, p. 1
- Centenario da Independencia do Brasil. Exposição commemorativa - Os melhorametos de S. Paulo - Uma reunião na Camara Municipal - O que diz o sr. Bouvard. **Correio Paulistano**, São Paulo, 3.mai.1911. Factos diversos, p. 4
- CHEGOU ONTEM.... **Correio Paulistano**, São Paulo, 14.abr.1911. Notas, p. 1
- CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS and Freehold Land Company (Limited). **The Times**, London, 17.mai.1913. Company meetings, p. 19
- Conferencia do architecto Bouvard. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 20.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- Congresso Mineiro - Resoluções da Camara promulgadas em 1912. **O Estado de S. Paulo**, S. Paulo, 27.set.1912. Noticias de Minas, p. 3
- Correio Paulistano**, São Paulo, 1.out.1899. Secretaria da Agricultura, p. 2
- Correio Paulistano**, São Paulo, 20.out.1891. p. 3
- Correio Paulistano**, São Paulo, 7.fev.1911. Notas, p. 1
- CRE'DIT FONCIER DU BRÉSIL. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 17.out.1911. p. 9
- Crédit Foncier du Brésil. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 20.jun.1910. Commercio e Finança. Bolsa, p. 7
- Crédit Foncier du Brésil. **Le Capitaliste**, Paris, 13.jan.1910. p. 26
- CREDIT FONCIER DU BRÉSIL. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 15.mai.1911. p. 6
- Curytiba de hoje e de amanhã. Os planos de remodelação da cidade. **A República**, Curitiba, PR, 30.jul.1913. O prefeito trabalha, p. 1
- D'une letre que notre Directeur, M. Gaston Calmette, a reçue de M. Louis Barthou. **Le Figaro**, Paris, 23.jan.1909. p. 7
- Dans l'Uruguay. **Le Figaro**, Paris, 31.mar.1907. Amérique latine - Amérique du Sud
- De S. Paulo (28-5-911). **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 30.mai.1911. p. 1
- Decreto N. 8996 de 27 de setembro de 1911. **Diario Oficial Estados Unidos do Brazil**, Rio de Janeiro, 5.out.1911. Actos do Poder Executivo, p. 1-5
- Decreto N.8997 de 27 de setembro de 1911. **Diario Oficial Estados Unidos do Brazil**, Rio de Janeiro, 5.out.1911. Actos do Poder Executivo, p. 5-12
- DINHEIRO SOB HYPOTHECAS. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 24.mai.1911. p. 10
- Directoria Geral. Expediente de 26 de setembro de 1913. **Correio Paulistano**, São Paulo, 27.set.1913. Prefeitura do Municipio, p. 7
- Directoria Geral. Expediente do dia 10 de julho de 1915. . **Correio Paulistano**, São Paulo, 11.jul.1915. Prefeitura do Municipio, p. 7
- Directoria Geral. Expediente do dia 11 de setembro de 1917. **Correio Paulistano**, São Paulo, 12.set.1917. Prefeitura Municipal, p. 7

- Directoria Geral. Expediente do dia 2 de junho de 1913. **Correio Paulistano**, São Paulo, 3.jun.1913. Prefeitura do Município, p. 6
- Dr. Edouard Fontaine de Laveleye. **A Noite**, Rio de Janeiro, 18.jul.1934. Comunicados, p. 3
- Dr. Maximiliano Hehl. **Correio Paulistano**, São Paulo, 28.ago.1916. Necrologia, p. 3
- Emprestimos ás camaras municipaes. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 30.jul.1910. Secção livre, p. 7
- Emprestimos hypothecarios. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 20.jul.1910. Secção livre, p. 7
- Engenheiro Bouvard. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 16.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- Entram em discussão os papeis relativos aos melhoramentos da zona dominada pelo viaducto do Chá. **Correio Paulistano**, São Paulo, 31.mai.1910. Camara Municipal, p. 4-5
- Escola Barnabé. **Correio Paulistano**, São Paulo, 3.set.1900. p. 1
- Escriptorio de Engenharia. . **Correio Paulistano**, São Paulo, 10.out.1903. p. 5
- Esteve hontem na Secretaria da Agricultura o conde de Prates. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.jan.1911. Notas, p. 1
- Estiveram ante-hontem em conferência.... **Correio Paulistano**, São Paulo, 22.fev.1911. Notas, p. 1
- Estiveram hontem na Secretaria da Fazenda.... **Correio Paulistano**, São Paulo, 27.jun.1912. Notas, p. 1
- Expediente do dia 19 de julho. **Correio Paulistano**, São Paulo, 23.jul.1911. Camara Municipal, p. 4
- Expediente do dia 2 de agosto de 1899. **Correio Paulistano**, São Paulo, 3.ago.1899. Prefeitura Municipal, p. 2
- Expediente do dia 2 de março. **Correio Paulistano**, São Paulo, 5.mar.1910. Camara Municipal. Secretaria da Camara Municipal, p. 4
- Expediente do dia 7 de dezembro de 1910. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.dez.1910. Prefeitura Municipal. Secretaria Geral, p. 7-8
- Expediente. **Correio Paulistano**, São Paulo, 9.ago.1913. Camara Municipal, p. 7
- Expediente. Indicação n. 126, de 1913. **Correio Paulistano**, São Paulo, 25.mar.1913. Camara Municipal, p. 7
- Fallecimento em Paris. **Gazeta de Notícias**, Rio de Janeiro, 25.jun.1911. De S. Paulo
- FONGAUFIER, M. de Ladriere de. Melhoramentos de S. Paulo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 26.abr.1911. Secção livre, p. 9
- França. **O Dia**, Florianópolis, 10.mar.1911. Pelo exterior, p. 1
- FREIRE, Victor da Silva. O correspondente do "Correio da Manhan" e os "melhoramentos de S. Paulo". **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 25.abr.1911. Telegrammas, p. 8
- Frenchmen off for St. Louis. **The New York Times**, New York, 19.out.1903. p. 1
- GARZON, Eugenio. Transformations de Buenos-Aires. **Le Figaro**, Paris, 3.ago.1907. Amérique Latine, p. 2
- Grande hotel no Rio. Projecto monumental do architecto Bouvard — Um syndicato francez. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 12.fev.1909. Notícias diversas, p. 3
- Grande Melhoramento. **Correio Paulistano**, São Paulo, 24.out.1890. p. 1



- Grands hôtels au Brésil. **L'Étoile du Sud**, Rio de Janeiro, 3.dez.1911. Notices Financières, p. 2
- Henri Turot. **Correio Paulistano**, SP, 5.ago.1907. Telegrammas - Rio de Janeiro, p. 2
- Hontem.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 15.abr.1911. Notas e informações, p. 4
- Hospedes e viajantes. **Correio Paulistano**, São Paulo, 14.ago.1911. Chronica Social, p. 4
- Hospedes illustres. **Correio Paulistano**, SP, 8.ago.1907. Telegrammas - Interior - Santos, p. 3
- Hygea. **Correio Paulistano**, São Paulo, 2.mar.1903. p. 2
- Il a été lancé a Londres.... **L'Étoile du Sud**, Rio de Janeiro, 3.dez.1911. Noticias financières, p. 2-3
- Informations financières. **Le Temps**, Paris, 29.abr.1910.
- J. Coisas da cidade. Melhoramentos da capital. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 23.jan.1911. Avulsos, p. 2
- J. Coisas da cidade. Melhoramentos da capital. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 29.jan.1911. Coisas da cidade, p. 2
- Julgamentos. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 18.ago.1915. Tribunaes. Tribunal de Justiça. Julgamentos, p. 4-5
- JUNIOR, F. M. de A. O escandalo do dia. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 2.jan.1912. De Paris, p. 4
- Junta commercial. Sessão de 3 de janeiro de 1921. **Correio Paulistano**, São Paulo, 6.jan.1921. Commercio e Industria, p. 7
- L'Est Républicain**, Nancy, 5.dez.1911. Revue Financière, p. 5
- L'Ingenieur A. MAURICE DE LADRIERE.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 07.set.1911. Seção livre, p. 10
- La Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil. **Le Capitaliste**, Paris, 28.abr.1910. p. 274
- La Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil. **Le Capitaliste**, Paris, 15.dez.1910. Informations, p. 832-833
- Le Matin (Paris. 1882). **Le Matin : journal républicain indépendant**, Paris, 2.dez.1911. Publicités, p. 7
- LIMA, Augusto de. Uma entrevista - impressões de mr. Bouvard. **Correio Paulistano**, São Paulo, 28.mai.1911. Minas Geraes, p. 3
- Melhoramentos da cidade - Projecto da Prefeitura. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 4.jan.1911. p. 3-4
- Melhoramentos da capital. O officio do prefeito à Camara Municipal. Melhoramentos urgentes - O relatorio do architecto Bouvard. **Correio Paulistano**, São Paulo, 19.mai.1911. Factos diversos, p. 4-5
- Melhoramentos da capital. O projecto do Governo do Estado sob a direcção da Directoria de Obras Publicas e a cargo do engenheiro Samuel das Neves **Correio Paulistano**, São Paulo, 23.jan.1911. p. 3
- Melhoramentos da cidade. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 16.fev.1911. p. 4
- Melhoramentos da cidade. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 24.jan.1911. O que ha de novo, p. 3
- Melhoramentos da cidade. Projecto de construcção de uma nova Avenida. **O Estado de S, Paulo**, São Paulo, 22.jan.1911. Seção livre, p. 7
- Melhoramentos de Buenos Aires. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 16.abr.1907. Noticias diversas, p. 2
- Melhoramentos de S. Paulo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 20.mar.1911. Notas e informações, p. 5

- Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). O problema administrativo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 9.mar.1911. p. 3
- Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). Feição esthetica. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 25.fev.1911. p. 3-4
- Melhoramentos de S. Paulo. (Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico). Ponto de vista da salubridade. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 6.mar.1911. p. 3
- Melhoramentos de S. Paulo. Conferencia do dr. Victor Freire no Gremio Polytechnico. Generalidades e aspecto tecnico. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 22.fev.1911. p. 3-4
- MORI, Letícia. Trilhos de bonde de 1909 são desenterrados durante obra em Pinheiros. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 6.ago.2013. Cotidiano
- Mr. Bouvard. **A Republica**, Curitiba, PR, 22.abr.1911. p. 1
- Necrologia. **Correio Paulistano**, São Paulo, 29.jun.1911. Chronica Social, p. 4
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 10.dez.1906. Notas e informações, p. 1
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 15.abr.1911. Notas e informações, p. 4
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 19.jan.1911. Notas e informações, p. 7
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 2.jun.1907. Notas e informações, p. 2
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 30.abr.1911. Notas e informações, p. 2
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 6.abr.1907. Notas e informações, p. 1
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 6.abr.1911. Notas e informações, p. 2
- Notas e informações. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 8.dez.1910. Notas e informações, p. 4
- Notas. **Correio Paulistano**, São Paulo, 11.jul.1923. Notas, p. 5
- Notas. **Correio Paulistano**, São Paulo, 15.jan.1910. Notas, p. 1
- Notas. **Correio Paulistano**, São Paulo, 19.jan.1911. Notas, p. 1
- Notas. **Correio Paulistano**, São Paulo, 30.ago.1903. Notas, p. 1
- Notas. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.dez.1910. Notas, p. 1
- Notícias. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 16.mai.1911. p. 4
- O architecto Bouvard. **Correio Paulistano**, São Paulo, 23.mai.1911. Minas Geraes, p. 3
- O aterramento da Varzea do Carmo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 29.abr.1911. p. 3
- O café brasileiro. **Correio Paulistano**, São Paulo, 4.jan.1907. Telegrammas. Do exterior. França. Paris., p. 2
- O contrato de calçamento — Ataque do "Diario da Tarde". **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 23.nov.1910. Telegrammas, p. 1
- O engenheiro Bouvard, os banqueiros francezes e varios melhoramentos. **Gazeta de Notícias**, Rio de Janeiro, 25.jun.1911. De Minas
- O engenheiro Bouvard. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 5.abr.1911. Telegrammas, p. 1

- O engenheiro francez.... **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 5.abr.1911. Tópicos e notícias, p. 1
- O engenheiro Samuel das Neves avisa.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 14.jul.1911. Anuncios, p. 9
- O ENGENHEIRO SAMUEL DAS NEVES.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 07.set.1911. Seção livre, p. 10
- O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 12.dez.1911. NOTAS E INFORMAÇÕES, p. 5
- O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 19.jan.1912. Notas e informações, p. 4
- O grande architecto.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 18.mar.1911. Notas e informações, p. 4
- O paço municipal. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 9.jul.1911. p. 3
- O Parque Anhangabahú. Abertura ao transito de vehiculos - Regulamentação da velocidade. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.fev.1918. p. 3
- O professor.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 18.mar.1911. Notas e informações, p. 4
- O relatorio da secretaria da Agricultura. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 4.mai.1912. Estado de S. Paulo, p. 2-3
- O seviço de calçamento de Curityba - O requerimento do banqueiro Laveleye. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 23.out.1910. Telegrammas - Interior, p. 1
- O sr. Bouvard — Passeio pela cidade — as suas impressões. **Correio Paulistano**, São Paulo, 24.mai.1911. Minas Geraes, p. 3
- O sr. Bouvard. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 13.abr.1911. p. 3
- O sr. Henri Turot.... **Correio Paulistano**, São Paulo, 14.dez.1906. Notas, p. 1
- O sr. Henri Turoz em viagem. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 10.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- O sr. Turot. **Correio Paulistano**, SP, 20.jul.1907. Telegrammas - Exterior - França, p. 2
- O tal "Pacaembu". **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 8.jun.1913. Seção Livre, p. 12
- Ora graças!.... **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro. p. 6
- Ordem do dia 22 de outubro. **Correio Paulistano**, São Paulo, 23.out.1910. Camara Municipal, p. 4
- Ordem do dia 28 [sic; 25] de maio. **Correio Paulistano**, São Paulo, 25.mai.1910. Camara Municipal, p. 3
- Ordem do dia 3 de junho **Correio Paulistano**, São Paulo, 5.jun.1913. Camara Municipal, p. 5
- Ordem do dia 3 de setembro. 2a. parte. Parecer n. 81. **Correio Paulistano**, São Paulo, 31.ago.1910. Camara Municipal, p. 4
- Ordem do dia 6 de maio de 1916. **Correio Paulistano**, São Paulo, 3[8].mai.1916. Camara Municipal, p. 5
- Ordem do dia. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 7.mai.1916. Camara Municipal, p. 5
- Os bondes de Curytiba - A venda da empresa - Eletrificação das linhas. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 15.jan.1910. Telegrammas, p. 2
- Os embellezamentos da capital. **Correio Paulistano**, São Paulo, 1.ago.1913. Paraná, p. 5
- Os melhoramentos de S. Paulo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 14.jan.1911. Telegrammas, p. 1
- Os projectos do sr. Bouvard. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 17.jun.1907. Telegrammas, p. 2

- Pacaembú - Vila América - Lapa. **Correio Paulistano**, São Paulo, 13.abr.1913. Anúncios, p. 12
- Pacaembú. **O Estado de S. Paulo**, S. Paulo, 5.jan.1913. p. 20
- Pacaembú. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 6.jan.1913. Sessão de Notícias, p. 12
- Pacaembu. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 7.fev.1913.
- Para a Europa. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 24.jun.1914. Notícias do interior e do litoral do Estado, p. 4
- Paris et Buenos-Aires. **Le Figaro**, Paris, 5.dez.1906. A travers Paris, p. 1
- Paul Daumer e Henri Turot. **Correio Paulistano**, SP, 12.jul.1907. p. 4
- Paul Doumer. **Correio Paulistano**, São Paulo, 14.set.1907. p. 3
- PAULO, João. Coisas da cidade. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 20.mar.1911.
- Pelo noturno.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 14.abr.1911. Notas e informações, p. 5
- Planta da cidade. **Correio Paulistano**, São Paulo, 9.nov.1927. Notícias do Interior, p. 13
- Polícia do porto. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 18.abr.1912. Geral, p. 8
- Por indicação.... **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 19.mar.1911. Notas e informações, p. 4
- Projeto n.38, de 1907. **Correio Paulistano**, São Paulo, 15.out.1907. Camara Municipal. Sessão ordinária em 14 de outubro, p. 2
- Propriedades a vender. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 7.jan.1913. p. 10
- Registro do dia. **Gazeta de Noticias**, Rio de Janeiro, 6.jun.1911. Notas e notícias, p. 1
- Relatorio de 1911, apresentado à Camara Municipal de S. Paulo pelo Prefeito sr. Raymundo Duprat. **Correio Paulistano**, São Paulo, 6.fev.1913. Prefeitura Municipal, p. 5-6
- Relatorio do Prefeito de S. Paulo, de 1912 e 1913. **Correio Paulistano**, São Paulo, 15.jan.1914. p. 4-7
- Representação no Rio de Janeiro. **L'Étoile du Sud**, Rio de Janeiro, 7.jan.1912. p. 8
- Representação. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.jan.1911. Camara Municipal, p. 5
- Reunião em 7 de janeiro. **Correio Paulistano**, São Paulo, 8.jan.1911. Camara Municipal, p. 5
- San Paulo Improvements. **The Brazilian Review**, Rio de Janeiro, 10.jun.1913. Company meetings, p. 595-596
- São Paulo. **The Brazilian Review**, Rio de Janeiro, 7.mai.1912. p. 518
- Secretaria Geral. Expediente do dia 11 de maio de 1911. **Correio Paulistano**, São Paulo, 12.mai.1911. Prefeitura Municipal, p. 6
- Secretaria Geral. Expediente do dia 6 de junho de 1903. **Correio Paulistano**, São Paulo, 7.jun.1903. Prefeitura Municipal, p. 3
- Secretaria Geral. Expediente do dia 9 de março de 1904. **Correio Paulistano**, São Paulo, 17.out.1904. Prefeitura Municipal, p. 2
- Sessão especial em 21 de julho. **Correio Paulistano**, São Paulo, 22.jul.1910. Camara Municipal, p. 5
- Sessão ordinária em 13 de agosto. Requerimento n. 30, de 1910. **Correio Paulistano**, São Paulo, 14.ago.1910. Camara Municipal, p. 5

- Sessão ordinaria em 14 de outubro. Projecto n. 38, de 1907. **Correio Paulistano**, São Paulo, 15.out.1910. Camara Municipal., p. 2
- Sessão ordinaria em 25 de outubro. Indicação N.390, de 1913. **Correio Paulistano**, São Paulo, 28.out.1913. Camara Municipal, p. 7
- Sessão ordinaria em 3 de setembro. **Correio Paulistano**, São Paulo, 4.set.1910. Camara Municipal, p. 5-6
- Sessão ordinaria em 4 de junho de 1910. Projecto n. 27, de 1910. **Correio Paulistano**, São Paulo, 5.jun.1910. Camara Municipal, p. 4
- Sessão ordinaria em 9 de julho de 1910. **Correio Paulistano**, São Paulo, 10.jul.1910. Camara Municipal., p. 4
- Telegrammas. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 22.abr.1907. Telegrammas, p. 1
- TERRENOS. Villa Cerqueira Cesar. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 12.jun.1912. p. 9
- Transferencia de contrato. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 26.nov.1910. Telegrammas, p. 1
- Um banquete. **CP**, SP, 29.jun.1907. Telegrammas, p. 2
- Um grande hotel — Projecto do architecto Bouvard — No Rio de Janeiro. **Correio Paulistano**, São Paulo, 12.fev.1909. p. 3
- Um grande predio. **Correio Paulistano**, São Paulo, 12.jul.1906. p. 3
- Une autre "entente municipale". **Le Temps**, Paris, 9.dez.1906. Au jour le jour, p. [s.p.]
- Valeurs en vedette. **Le Journal**, Paris, 3.dez.1911. La semaine économique et financière, p. 7
- Viajante illustre. **Correio Paulistano**, SP 6.ago.1907. Telegrammas - Rio de Janeiro, p. 2
- Viajante. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 21.abr.1911. Pelo telegrapho. São Paulo, p. 4
- Viajantes. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 16.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- Viajantes. **O Paiz**, Rio de Janeiro, 8.jun.1911. Vida social, p. 3
- Villa America. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 19.dez.1915. p. 20
- Visita do engenheiro Bouvard ao presidente do Paraná. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 20.abr.1911. Telegrammas, p. 1
- Volta ao mundo de Sarah Bernhardt. **Correio Paulistano**, São Paulo, 10.jun.1886. p. 4

## FIGURAS, IMAGENS, CARTAS, MAPAS E PROJETOS (PEÇAS GRÁFICAS)

- ANÔNIMO. **Statue d'Alexandre Dumas père 1807-1870** 6.mar.2010. Fotografia digital, cor. ©lartnouveau.com, disponível em: <[http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/statues\\_de\\_rues1/page6/stat\\_dump.jpg](http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/statues_de_rues1/page6/stat_dump.jpg)>. Acesso em 12.dez.2010. Disponível em: <[http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/statues\\_de\\_rues1/page6/stat\\_dump.jpg](http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/statues_de_rues1/page6/stat_dump.jpg)>. Acesso em: 12.dez.2010. Formato arquivo: JPEG (524px × 700px).
- ANONIMOUS. **Aerial view of Adelaide [Looking south east]** s.d. Fotografia, P&B. [Torrens / Adelaide Oval in foreground - Railway Station/ - South Park Lands]. Disponível em: <<http://www.photosau.com.au/AdelaideImages>>. Acesso em: 23.dez.2014.
- ANSART, Ernesto. **Plano de Santiago** Disponível em: <[www.archivovisual.cl/category/periodo/1850-1900](http://www.archivovisual.cl/category/periodo/1850-1900)>. Acesso em: 27.mar.2013.

- ARCHIGUIDE. **Aménagement Esplanade de France. Urban development, avec AABD** 27.jul.2008. Fotografia digital, cor. Disponível em <<http://archiguide.free.fr/PH/FRA/SEt/StEtienneGareBou.jpg>>. Acesso em 28.jan.2010. Disponível em: <[http://archiguide.free.fr/AR/agence\\_des\\_gares.htm](http://archiguide.free.fr/AR/agence_des_gares.htm)>. Acesso em: 28.jan.2010. Formato arquivo: JPEG (750px × 427px).
- Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris.** Brasão impresso com os dizeres que abrem o atlas, entre alegorias e o brasão da cidade de Paris. Acesso em: 9.jul.2010. Formato arquivo: Impressão sobre papel.
- BECK, Géometre en Chef du Plan de Paris. **Plan du Bois de Vincennes** Impressão sobre papel, aprox. 120x190cm. Acervo Bibliothèque Historique de la Ville de Paris. Foto da autora, jul.2010. (Fotografado em 4 partes). Acesso em: 7.jul.2010. Formato arquivo: arquivo tiff
- BEROUD, Louis. **Le dôme central à l'exposition universelle de 1889** Óleo sobre tela, 164x198cm. Acervo Musée Carnavalet. Disponível em: <<http://www.histoire-image.org/site/oeuvre/analyse.php?i=540>>. Acesso em 2.jul.2010. Disponível em: <<http://www.histoire-image.org/site/oeuvre/analyse.php?i=540>>. Acesso em: 2.jul.2010.
- BOUVARD, Joseph Antoine (proj. orig.), LION, Yves, *et al.* **Remodeled barracks, courtyard facade** Foto acervo Housing Prototypes. Disponível em <[http://housingprototypes.org/project?File\\_No=FRA045](http://housingprototypes.org/project?File_No=FRA045)> Acesso em 30.ago.2008. Disponível em: <[http://housingprototypes.org/project?File\\_No=FRA045](http://housingprototypes.org/project?File_No=FRA045)>
- BOUVARD, Joseph Antoine e HUET. **Concours pour la construction des palais des Champs-Élysées. Plan général des emplacements attribués aux constructions et des abords. [Detalhe]** Esc: 1:2000. Nanquim sobre papel, 2080x2080cm aprox. Acervo Bibliothèque Historique de la Ville de Paris. Foto da autora, jul.2010. Acesso em: 7.jul.2010.

- BOUVARD, Joseph Antoine. **Dôme. Façade principale du Dôme et des Pavillons** Cópia heliográfica (blueprint), aprox. 100x160cm. Escala: 101:100. Acervo Bibliothèque Historique de Paris. Foto da autora, jul.2010. Acesso em: 7.jul.2010.
- BOUVARD, Joseph Antoine. **Ville de Paris. Service du Plan de Paris. 1er. arrondt.: Du Louvre. 2e. arrondt.: de la Bourse** Mapa de Paris, 1° e 2° arrondissements. nanquim sobre papel. 1903. Acesso em: 7.jul.2010. Formato arquivo: Carta topográfica
- CARDOSO, João Pedro. **Planta Geral da Cidade de São Paulo** 1914. Escala 1:20.000. Tinta colorida sobre papel vegetal. 99x127cm. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.
- CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD. **"Pacaembu" "Villa América" "Lapa"**: Lotes de terrenos a vista ou em prestações. 25.jan.1913. Anúncio da City of San Paulo Improvements na revista O Pirralho. Acervo Arquivo Público do Estado de S. Paulo. Acesso em: 22.dez.2014. Formato arquivo: jpg
- CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD. e ROUCH, E. **Projecto de melhoramentos do Pacaembu. Rua Traipú.** São Paulo:1913. [22.mar.1913]
- CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD. **Projecto do Pacaembu. Prolongamento dos jardins do "Rond-Point" A até a Rua das Palmeiras.** São Paulo:1913. [8.jul.1913]
- CITY OF SAN PAULO IMPROVEMENTS & F. L. CO. LTD. **Projecto do Pacaembu. Rua Caiuby.** São Paulo:1913. [3.mar.1913]
- COCOCI, Alexandre Mariano e COSTA, Luiz Frutuoso e. **Planta geral da cidade de São Paulo:** Adoptada pela Prefeitura Municipal para uso de suas repartições. Levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa. 1905. Impressão colorida sobre papel. Escala: 1: 20.000. Acesso em: 28.mai.2012. Formato arquivo: JPEG image

- COCOCI, Alexandre Mariano e COSTA, Luiz Frutuoso e. **Planta geral da cidade de São Paulo**: levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa. [1913]. Impressão colorida sobre papel. Escala: 1: 20.000. Acervo Museu Paulista da Universidade de São Paulo. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Acesso em: 28.mai.2012. Formato arquivo: JPEG image (4256 × 3469 pixels, 200 dpi).
- COCOCI, Alexandre Mariano e COSTA, Luiz Frutuoso e. **Planta geral da cidade de São Paulo**: Adoptada pela Prefeitura Municipal para uso de suas repartições. Levantada e organizada pelo Engenheiro Civil Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso e Costa. 1905. Impressão colorida sobre papel. Escala: 1: 20.000. Acesso em: 28.mai.2012. Formato arquivo: JPEG image
- COCOCI, Eng. Civil Alexandre M. e COSTA., L. Frutuoso F. **Planta da cidade de São Paulo** 1913. Escala 1:15.000. Impressão sobre papel. 112x86cm. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.
- COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA e CARDOSO, João Pedro. **Planta geral da cidade de São Paulo** 1914. Escala 1:20.0000. Impressão colorida sobre papel. Acervo Arquivo Público do Estado de São Paulo.
- COMMISSION DU VIEUX PARIS. **Plan de la crue de 1910 d'après les travaux de la Commission des inondations** [Detalhe] Faz parte do "Atlas Municipal des Vingt Arrondissements de la Ville de Paris". Nanquim sobre impressão colorida, aprox. 90x60cm, encadernado. Acervo Bibliothèque Historique de Paris. Foto da autora, jul.2010. Acesso em: 7.jul.2010.
- Dome Central, Palais du Champ-de-Mars, Exposition Universelle Internationale, Paris, 1889: view of the central dome. Designer Joseph Bouvard (1840-1920)**. Cartão-postal colorizado. . Acervo The Royal Institute of British Architects. Disponível em <<http://www.ribapix.com/index.php?a=wordsearch&s=item&key=Wc zoxMjoiZG9tZSBjZW50cmFsljs=&pg=11>>. Acesso em 8.nov.2010. Disponível em: <<http://www.ribapix.com/index.php?a=wordsearch&s=item&key=Wc zoxMjoiZG9tZSBjZW50cmFsljs=&pg=11>>. Acesso em: 8.nov.2010. (661 × 1023 pixels - 300 pixels/inch - RGB).
- Église Saint-laurent de Paris avant la restauration de 1861**. Cartão-postal. Disponível em <[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C3%89glise\\_Saint-laurent\\_de\\_Paris.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C3%89glise_Saint-laurent_de_Paris.jpg)>. Acesso em 17.fev.2011. Disponível em: <[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C3%89glise\\_Saint-laurent\\_de\\_Paris.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C3%89glise_Saint-laurent_de_Paris.jpg)>. Acesso em: 17.fev.2011. Formato arquivo: JPEG (784x557; 113KB).
- FERREZ, Marc. **Rio. Avenida Central** 190? Fotomontagem, colotipia, p&b, 23x30 cm. Acervo Biblioteca Nacional. Disponível em: <<[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon1402194/icon1402194.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1402194/icon1402194.jpg)>>. Acesso em: 17.fev.2015.
- Garde Républicaine. Caserne Schomberg**. Cartão-postal. Disponível em <<http://militaria.conceptbb.com/t24796-garde-republicaine-caserne-schomberg>>. Acesso em 18.fev.2011. Disponível em: <<http://militaria.conceptbb.com/t24796-garde-republicaine-caserne-schomberg>>. Acesso em: 18.fev.2011.
- GOOGLEVIEW. **Aspecto atual da Caserna Schomberg**: Google. Disponível em <<http://maps.google.com>>. Acesso em: 18.fev.2011. Formato arquivo: PDF

HAWKES, Joseph. **Entrada principal da Exposição de 1900, junto à place de la Concorde** 1900. Fotografia colorizada sobre papel. Goodyear Archival Collection, disponível em <[http://www.flickr.com/photos/brooklyn\\_museum/sets/72157604656089762/](http://www.flickr.com/photos/brooklyn_museum/sets/72157604656089762/)>. Acesso em 2.fev.2011. Disponível em: <[http://www.flickr.com/photos/brooklyn\\_museum/sets/72157604656089762/](http://www.flickr.com/photos/brooklyn_museum/sets/72157604656089762/)>. Acesso em: 2.fev.2011.

HAWKES, Joseph. **Torre Eiffel vista do Trocadéro** 1900. Fotografia colorizada sobre papel. Goodyear Archival Collection, disponível em <[http://www.flickr.com/photos/brooklyn\\_museum/sets/72157604656089762/](http://www.flickr.com/photos/brooklyn_museum/sets/72157604656089762/)>. Acesso em 2.fev.2011. Disponível em: <[http://www.flickr.com/photos/brooklyn\\_museum/sets/72157604656089762/](http://www.flickr.com/photos/brooklyn_museum/sets/72157604656089762/)>. Acesso em: 2.fev.2011.

HOFFBAUER, Théodore-Joseph-Hubert. **Fête devant l'Hôtel de Ville, fête franco-russe en 1893** Acervo Musée Carnavalet. Disponível em <[http://www.histoire-image.org/pleincadre/index.php?musee=Mus%C3%A9%20Carnaval&t&d=21&i=1089&id\\_sel=2014](http://www.histoire-image.org/pleincadre/index.php?musee=Mus%C3%A9%20Carnaval&t&d=21&i=1089&id_sel=2014)>. Acesso em 17.nov.2010. Disponível em: <[http://www.histoire-image.org/pleincadre/index.php?musee=Mus%C3%A9%20Carnaval&t&d=21&i=1089&id\\_sel=2014](http://www.histoire-image.org/pleincadre/index.php?musee=Mus%C3%A9%20Carnaval&t&d=21&i=1089&id_sel=2014)>. Acesso em: 17.nov.2010.

<<http://www.housingprototypes.org>>. Acesso em: 17.dez.2008. (504x332pixels).

**Interior of the new labour exchange, Paris.** Scientific American Supplement. Sep 26. Disponível em <<http://www.gutenberg.org/files/13640/13640-h/13640-h.htm#arch1>>. Acesso em: 02 Jul 2010. Disponível em: <[www.gutenberg.net](http://www.gutenberg.net)>. Acesso em: 02 Jul 2010. Formato arquivo: PDF

JASSON, Nicolas. **Paris - boulevard Morland - ancienne caserne Schomberg:** Flickr. Fotografia digital, cor. ©Nicolas Jasson, disponível em <<http://www.flickr.com/photos/41306854@N00/3827046162/?reg=1&src=fave>>. Acesso em 18.fev.2011. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/41306854@N00/3827046162/?reg=1&src=fave>>. Acesso em: 18.fev.2011. Formato arquivo: JPEG

JENK, Harald. **Paris - Bourse de travail:** Picasa. 19.set.2009. Fotografia digital, cor. ©H.Jenk, disponível em <<https://picasaweb.google.com/harald.jenk/Paris#>>. Acesso em 18.fev.2011. Disponível em: <<https://picasaweb.google.com/harald.jenk/Paris#>>. Acesso em: 18.fev.2011. Formato arquivo: JPEG

JOYNER, Henry. **Planta da cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos** 1954. Impressão sobre papel. Cópia do original editada em 1954. Coleção IV Centenário. (6640x7539 pixels).

LADRIÈRE, Maurice de. **Mur de soutènement de la rue Líbero Badaro** [atribuição] . [1911]. Lápis sobre papel. Escala 1:50. Acervo Biblioteca FAUUSP. Formato arquivo: JPEG image (2461 × 1759 pixels, 100dpi).

LUDWIG, Pablo. **Ciudad de Buenos-Aires y Distrito Federal** 1892. Impressão colorida sobre papel [com rasuras, restaurado]. Acesso em: 25.jan.2015. Formato arquivo: .jpg (5141 × 4128 pixels).

**Marseille. Escalier monumental de la Gare St-Charles.** Cartão-postal, P&B. Disponível em: <[www.bing.fr](http://www.bing.fr) e <[http://perso.numericable.fr/tousurmars/la\\_gare\\_st\\_charles.htm](http://perso.numericable.fr/tousurmars/la_gare_st_charles.htm)>. Acesso em: 21.ago.2012. Formato arquivo: .jpeg (393 × 249).

**Marseille. Gare St. Charles.** c.1910. Cartão-postal, P&B. Disponível em <<http://www.fr.structurae.de>>. Acesso em 28.jan.2010. Disponível em: <<http://www.fr.structurae.de>>. Acesso em: 28.jan.2010. Formato arquivo: JPEG



MARTIN, Roland. **Vue perspective du nouveau Bayonne** Vue perspective (aérienne plutôt que cavalière), montrant dans le bas le fleuve Adour avec le bord de la rive droite, les quais de Saint-Esprit et le pont de pierre; au milieu à gauche le Petit Bayonne, la Nive avec ses quatre ponts; au milieu au centre, le Grand Bayonne autour de la cathédrale; à droite, le projet d'aménagement des glacis et du nouveau Bayonne au quartier Lachepaillet et aux arènes. Aquarela. 154,152 x 102 cm. Disponível em: <[http://webmuseo.com/ws/musee\\_basque/app/collection/record/2106](http://webmuseo.com/ws/musee_basque/app/collection/record/2106)> . Acesso em: 20.dez.2014.

**Ministère du Commerce de l'Industrie des Postes et Télégraphes. Exposition de 1900. Direction des Services d'Architecture. Plan d'Ensemble.** Plano geral de implantação dos Petit e Grand Palais, Paris. Tinta sobre papel. Acervo BNF. Acesso em: 10.dez.2013. Formato arquivo: .jpeg 300dpi (3MB).

NADAR (ATELIER). **Fils Bouvard** Fotografia, P&B. Acesso em: 20.jan.2010.

NADAR, Atelier. **Visite du chantier de l'Exposition Universelle de 1900. Pont Alexandre III** A comitiva inspeciona as obras da ponte Alexandre III. Fotografia em suporte de vidro. Ministère de la Culture (France) - Médiathèque de l'architecture et du patrimoine - diffusion RMN. Disponível em <[http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memprtt\\_fr](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memprtt_fr)>. Acesso em 28.jan.2010. Disponível em: <[http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memprtt\\_fr](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memprtt_fr)>. Acesso em: 28.jan.2010.

NEVES, Escritório Técnico Samuel das. **Muro de arrimo para a rua Líbero Badaró** [1911]. Nanquim sobre papel. Escala 1: 100. Acervo Biblioteca FAUUSP. Formato arquivo: JPEG image (2384 x 1816 pixels, 100 dpi).

NEVES, Samuel das e MICHELI, Julio. **Planta para reconstrução do palacete e duas casas anexas pertencentes ao Exmo. Sr. Conde de Prates** 1910. cópia heliográfica ferro-prussiato. Formato arquivo: jpeg (407x768 pixels).

**Palácio Monroe.** Palácio Monroe. À esquerda, o terreno destinado originalmente a um Grande Hotel e a fábrica de gelo Santa Luzia, por volta de 1915. Fotografia P&B. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=877776&page=61>> .

**Paris. Théâtre Sarah Bernhardt. La Tour Silva Telles.-Jacques.** Cartão-postal, P&B. Disponível em <[www.ebay.com](http://www.ebay.com)>. Acesso em: 01.07.2011.

PINTO, José Manuel. **Vista Saint Lambert:** Panoramio. Fotografia digital. ©José Manuel Pinto, disponível em <<http://www.panoramio.com/photo/5789389>>. Acesso em 18.fev.2011. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/5789389>>. Acesso em: 18.fev.2011. Formato arquivo: JPEG

**Plano de Santiago con el proyecto de transformación.** Disponível em: <[www.archivovisual.cl/category/periodo/1901-1950](http://www.archivovisual.cl/category/periodo/1901-1950)>. Acesso em: 27.mar.2013.

**Planta de uma secção da várzea do Carmo.** (entre as ladeiras 25 de março e Carmo). Intendencia de Obras Municipaes. 17-10-98. O Director Amaral Gama. 1898. Nanquim e grafite sobre papel. Escala de 1.2000. Acervo Museu Paulista da Universidade de São Paulo. Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Formato arquivo: .jpeg (4420 x 2939 pixels, 200dpi).

ROY, Lucien. **Fêtes russes : défilé de chars et bateaux, spectateurs [2]** support verre; Négatif noir et blanc; gélatino-bromure; métallisation (miroir d'argent); cratère; jaunissement © Société Française d'Archéologie ; Ministère de la Culture (France) - Médiathèque de l'architecture et du patrimoine - diffusion RMN, disponível em <[http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memsmn\\_fr](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memsmn_fr)>. Acesso em 28.jan.2010.

SARA-BRASIL. **Mapa topográfico do Município de São Paulo** Formato arquivo: jpeg

SARA-BRASIL. **Mapa topográfico do Município de São Paulo** Formato arquivo: jpeg

TRENTE-HUITTESSAN, Denis. **Joseph Bouvard. École professionnelle de Voiron, Isère. 1886** Primeira escola Nacional Profissional aberta na França. Imagem digital no serviço Flickr. © Denis Trente-Huitteissan. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/89235234@N00/4468115966/>>. Acesso em: 14.jan.2011. Formato arquivo: png

VICONTE DE KERATRY. **Plan de l'Exposition Universelle de 1900 et de son annexe de Vincennes, d'après les documents officiels** c.1900. Impressão colorida sobre papel. Acervo British Library.

VILLE DE PARIS. **Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris** Impressão sobre papel, encadernado, aprox. 60x45cm Acervo Bibliothèque Historique de la Ville de Paris. Foto da autora, jul.2010 Acesso em: 9.jul.2010.

VILLE DE PARIS. **Plan de Paris depuis l'annexion avec sa division en 20 arrondts. conformément à la loi du 16 juin 1859** Impressão colorida sobre papel, aprox. 90x60cm. Faz parte do Atlas municipal des vingt arrondissements de la Ville de Paris. Acervo Bibliothèque Historique la Ville de Paris. Foto da autora, jul.2010. Acesso em: 7.jul.2010.

VILLE DE PARIS. **Relief du sol naturel de Paris. Deuxième essai de représentation (1910)** 1910. Impressão colorida sobre papel, aprox. 90x60cm. Acervo Bibliothèque Historique de Paris. Foto da autora, jul.2010. Acesso em: 9.jul.2010.

## LIVROS, CAPÍTULOS DE LIVROS, ARTIGOS EM PERIÓDICOS E MONOGRAFIAS

49me Diner annuel de l'atelier Constant-Dufeux. **La Construction Moderne**, v.10, n.19, Dec 12, p.228. 1895.

52e Diner annuel de l'Atelier Constant-Dufeux. **La Construction Moderne**, v.3(2), n.20, Dec 12, p.240. 1898.

ACKEL, Luiz Gonzaga Montans e CAMPOS, Candido Malta. Freire e Bouvard: a cidade européia. In: SOMEKH, Nadia, *et al* (orgs) **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Mackpesquisa, 2002. p.33-54

AGEORGES, Sylvain. **Sur les traces des Expositions universelles: Paris 1855-1937 - à la recherche des pavillons et des monuments oubliés**. Paris: Parigramme/Compagnie parisienne du livre, 2006. 191 p., ISBN ISBN 9782840964445.

ALBUQUERQUE, Alexandre de. **As novas avenidas de São Paulo**. São Paulo: Casa Vanorden, [1910]. 28 p.

\_\_\_\_\_. As grandes avenidas e os Melhoramentos. **Revista de Engenharia**, v.1, n.1-7, 10.jul.1911, p.44-45. 1911.

ALMANDOZ, Arturo (org). **Planning Latin America's Capital cities: Planning, history and the environment series**. London; New York: Routledge, 2002. 288 p., ISBN ISBN 0415272653.

\_\_\_\_\_. Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960. **Iberoamericana**, v.VII, n.27, 29.ago.2007, p.58-78. 2007.

AMERICANO, Jorge. **São Paulo naquele tempo (1895-1915)** 2a. ed. São Paulo: Carrenho Editorial/ Narrativa Um/ Carbono 14, 2004, ISBN ISBN 858837112-X.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **Barry Parker, um arquiteto inglês na cidade de São Paulo**. 486p. 1998. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 3.nov.1998

ANDRADE, Carolina, CARVALHO, Colibri Vieira de, *et al*. **Horácio Sabino: urbanização e histórias de São Paulo**. São Paulo: A&A Comunicação, 2009. 168 p., ISBN ISBN 978-85-89313-05-6.

- ANDREATTA, Verena. **Cidades quadradas, paraísos circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX.** Rio de Janeiro: Mauad X, 2006. 206 p., ISBN ISBN 85-7478-200-9.
- ARASAWA, Claudio Hiro. **Engenharia e poder: construtores da nova ordem em São Paulo, 1890-1940.** São Paulo: Alameda, 2008. 260 p., ISBN ISBN 9788598325736.
- ARCHIMBAULT, B. CM-1888-06(2) - Exposition Universelle. Chronique des travaux. Dôme central. **La Construction Moderne**, v.3, n.38, Jun 30, p.1-9. 1888.
- ARÓSTEGUI, Julio. **A pesquisa histórica:** Coleção História. (trad.) (TRAD.) ANDRÉA DORE. Bauru, SP: EDUSC, 2006. 592 p., [Do original: *La investigación histórica: teoría y método*], ISBN 85-7460-300-7.
- ATELIER CONSTANT-DUFEUX - 56e Dîner Annuel. **La Construction Moderne**, v.7(2), n.20, Dec 13, p.236. 1902.
- \_\_\_\_\_. DINER BOUVARD. **La Construction Moderne**, v.3(2), n.3, Dec 12, p.36. 1897.
- BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.) **Fontes históricas.** São Paulo: Editora Contexto, 2006. ISBN 8572442979
- BACELLI, Ronei. **A presença da Companhia City em São Paulo e a implantação do primeiro bairro jardim, 1915-1940.** 190 p. 1982. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982
- \_\_\_\_\_. PMSP - SMC (colab.). **Jardim América:** História dos bairros de São Paulo. São Paulo: PMSP/DPH, 1982. 133 p. (v. 20)
- BADOUREAU. Essai sur le tracé rationnel des voies de communication dans les villes. **REvue scientifique de la France et de l'étranger**, v.2, n.15, 15.abr.1882, p.461-467. 1882.
- BARACCHINI, Hugo e ALTEZOR, Carlos. **Historia urbanística de la ciudad de Montevideo: desde sus orígenes coloniales a nuestros días** 2a.ed. rev. amp. Montevideo: Ediciones Trilce, 2010, [Do original: *Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo, 1971*], ISBN 978-9974-32-562-3.
- BARBIN, Henrique Sundfeld. **Estudo das transformações na conformação das maciços arbóreo/arbustivos do Parque da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" - Universidade de São Paulo, através de fotografias aéreas verticais e levantamentos florísticos de épocas distintas.** 94p. 1999. Dissertação (Mestrado) — Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", Universidade de São Paulo, Piracicaba (SP), julho.1999
- BARBUY, Heloisa. **A cidade-exposição.** São Paulo: EDUSP, 2006. 304 p., ISBN 85-314-0888-1.
- \_\_\_\_\_. **A exposição universal de 1889 em Paris:** Série Teses, v.5. São Paulo: Edições Loyola/História Social USP, 1999. 155 p., ISBN ISBN 8515019264.
- BARRETO, Plínio. **Uma temerária aventura forense.** São Paulo: Revista dos Tribunaes, 1933. 574 p.
- BARTALINI, Vladimir. A municipalização do verde público na cidade de São Paulo. **Pós**, n.10, dez.2001, p.62-75. 2001.
- \_\_\_\_\_. **Parques públicos municipais de São Paulo: a ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação.** 221p. 1999. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 18.10.1999
- BATISTA, Marta Rossetti. **Anita Malfatti no tempo e no espaço.** São Paulo: Editora 34; Edusp, 2006. 512 p., ISBN 85-7326-368-7.
- BECHERINI, Aurélio, FERNANDES\_JR., Rubens, *et al.* **Aurélio Becherini** São Paulo: Cosac Naify, 2009. 236 p., ISBN ISBN 978-85-7503-753-9.

BENEDETTI, Ivone C. (org.). **Dicionário Martins Fontes Italiano-Português** São Paulo: Martins Fontes, 2004

BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna** 3ªed. São Paulo: Perspectiva, 2001

BENOÎT-LÉVY, Georges. **La cité jardin**: H. Jouve, 1904

\_\_\_\_\_. La Cité-jardin, 1910. In: **L'Art social de la Révolution à la Grande Guerre Anthologie de textes sources, INHA, INHA («Sources»)**, 30.jun.2014. Disponível em: <www.revues.org/6077>. Acesso em: 7.jul.2015.

\_\_\_\_\_. La Cité-jardin. **Gazette des Beaux-Arts**, v.52, n.632, p.149-168. 1910.

BERJMAN, Sonia (org.). **Carlos Thays**. Buenos Aires: Cuidad Argentina, 2002. 375 p., ISBN 987-507-226-5 (Argentina)/ 84-95823-09-8 (Espanha).

\_\_\_\_\_. (org.). **El tiempo de los parques** Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo/Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo", 1992. 60 p.

\_\_\_\_\_. La obra de Joseph Bouvard. In: BERJMAN, Sonia (org.) **Plazas y parques de Buenos Aires. La obra de los paisajistas franceses : André, Courtois, Thays, Bouvard, 1860-1930**. Buenos Aires, 1998. p.175-212

\_\_\_\_\_. **Plazas y Parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 1998, ISBN ISBN-10: 9505572476

\_\_\_\_\_. Plazas y parques de Buenos Aires. La obra de los paisajistas franceses : André, Courtois, Thays, Bouvard. In: BERJMAN, Sonia (org.). Buenos Aires, 1998. p.175-212

\_\_\_\_\_. **L'oeuvre des architectes-paysagistes français a Buenos Aires: l'espace vert public entre 1860-1930**. 1996. Tese (Doctorat) —, Université Panthéon-Sorbonne, [Paris], 1996

\_\_\_\_\_. Proyectos de Bouvard para la Buenos Aires del Centenario: Barrio, plazas, hospital y exposicion. **Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA)**, n.37/38, 195, p.36-53. 1995.

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)**. 566p. 2008. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008

BERTUCCI, Liane Maria. **Saúde: arma revolucionária : São Paulo, 1891/1925**: Centro de Memória, Unicamp, 1997

BETHELL, Leslie (org.). **História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930**, v.4 São Paulo; Brasília, DF: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, 2009. 773 p. (História da América Latina, ISBN 978-85-314-0639-3

\_\_\_\_\_. A Grã-Bretanha e a América Latina, 1830-1930. In: BETHELL, Leslie (org.) **História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930**. São Paulo; Brasília, DF: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, (História da América Latina, v.4), 2009. p.581-608. ISBN 978-85-314-0639-3

BIBLIOTHÈQUE DE L'HÔTEL DE VILLE e MUSÉE-GALERIE DE LA SEITA (orgs.). **Des Grands chantiers, hier photographie, dessin outils de l'architecte et de l'ingénieur autour de 1900 dans les collections de la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris [exposition]**, Musée-galerie de la SEITA..., Paris: Direction des affaires culturelles, 1988. 95 p., ISBN 2-7299-0069-1

BISCHOFF, Efraín U. **Historia de los barrios de Córdoba: sus leyendas, instituciones y gentes**: Lerner B Editores, 1992

- BORGES, Vavy Pacheco. Grandezas e misérias da biografia. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.) **Fontes históricas**. São Paulo: Editora Contexto, 2006. ISBN 8572442979
- BORNE, L. CM-1892-12-L'usine de désinfection et l'asile de nuit du Quai Valmy. **La Construction Moderne**, v.8, n.12, Dec 12, p.137-138. 1892.
- \_\_\_\_\_. CM-1893-04-L'Exposition de 1900. **La Construction Moderne**, v.8, n.27, 8.abr.1893, p.313-315. 1893.
- BOURDIEU, Pierre. **Campo de poder, campo intelectual**: Itinerario de un concepto. Buenos Aires: Ed. Montessor, 2002. 126 p.
- BOUVARD, J. A. L'Exposition Universelle de 1900. Pont Alexandre III. **La Construction Moderne**, v.2a. série/1º ano, n.38, 20.jun., p.449. 1896.
- BOUVARD, Joseph Antoine e BUENOS AIRES (ARGENTINA). INTENDENCIA MUNICIPAL. **El nuevo plano de ciudad de Buenos Aires**. Buenos Aires,: Tall. gráf. de la Penitenciaría nacional, 1910. 22 p. p.
- BOUVARD, Joseph-Antoine. L'Exposition universelle internationale de 1889. In: **Conférences sur la science et l'art industriel**. Paris, 1887. p.507-536
- BRAGOS, Oscar. O Museo Social Argentino e a formação e difusão das idéias do urbanismo. In: RIBEIRO, LCQ, *et al* (orgs) **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p.259-283. ISBN ISBN 9788520003961
- \_\_\_\_\_. Ciudades, sueños, planes. La emergencia del urbanismo en la Argentina y los primeros planes para la ciudad de Rosario. In: **Anais...**, 4, IV Seminario de História da Cidade e do Urbanismo, 19--. p.107-117
- BRAND, Diane. Sets and Extras: Ephemeral Architecture and Urban Ceremony in Rio de Janeiro (1808-1821). **Journal of Latin American Cultural Studies**, v.15, n.3, p.263 - 279. 2006.
- BREIA, Maria Teresa de Stockler e. O ensino de arquitetura na Faculdade de Arquitetura do Mackenzie: do beaux-arts ao moderno (1947-1965). In: GITAHY, Maria Lucia Caira, *et al* (orgs) **Tempo, cidade e arquitetura**. São Paulo: FAU/Annablume/FUPAM, (Arquiteses, v.1), 2007. p.196-213. ISBN 978-85-88126-58-9
- BRÉSIL — Projets d'agrandissement de Sao Paulo. **La Construction Moderne**, v.26, n.35, 27.mai.1911, p.420. 1911.
- BULLOCK, Nicholas. Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles. In. Paris: Pavillon de l'Arsenal, 2009. p.89-97. ISBN 2907513257 / 9782907513257
- BULS, Charles. **Esthétique des villes** 2e.ed. Bruxelles: Imprimerie Bruylant-Christophe & Cie., 1894. 47 p.
- BURNHAM, Daniel Hudson, BENNETT, Edward H., *et al*. **Plan of Chicago**. New York: Princeton Architectural Press, 1993. xvi, xviii, 164 p. p., ISBN 1878271415.
- C.L. 47e diner annuel de l'atelier Constant-Dufeux. **La Construction Moderne**, v.8, n.19, Dec 12, p.228. 1893.
- CALABI, Donatella. **História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares**: Estudos, v.295. (trad.) TRAD. MARISA BARDA, Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2012. 422 p., [Do original: *do original: Storia dell'urbanistica europea, 2008, Mondadori*], ISBN ISBN978-85-273-0933-2.
- CAMPOS JR., Eudes de Mello São Paulo antigo: plantas da cidade. In: **Informativo Arquivo Histórico Municipal**, São Paulo, 4, 20, Disponível em: <<http://www.fotoplus.com/dph/info20/i-intro.htm>>. Acesso em: 25.jul.2009.
- CAMPOS NETO, Candido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. 1999. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999

- CAMPOS, Candido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. São Paulo: SENAC, 2002. 660 p., ISBN ISBN 85-7359-252-4.
- CAMPOS, Cristina de. **Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893**. Campinas: Pontes Editores, 2010. 305 p., ISBN ISBN 978-85-7113-319-8.
- CAMPOS, Fernando. Das casas de banho ao Copacabana Palace: projetos do acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, n.4, p.157-168. 2010.
- CAPÍTULO IV DA LEI 1038. In: RIBEIRO, J. J. (org.) **Índice alfabético da Lei 1038**. [s.l.]: [s.n.], [1906]
- CAPRI, Roberto. **O Brasil e seus Estados: São Paulo**. São Paulo: Pocaí & Weiss, 1913
- CARBONARA, Giovanni. **Avvicinamento al restauro : teoria, storia, monumenti** [1\*. Napoli: Liguori, 2000. 723 p. p., ISBN 8820723123.
- CARMONA, Liliana e GOMEZ, Maria Julia. **Montevideo. Processo planificador y crecimientos**. Montevideo: Universidad de la Republica/ Sociedad de Arquitectos de Uruguay, 1999. 132 p.
- CARTER, Miranda. **Os três imperadores** (trad.) MARQUES, Clóvis. Rio de Janeiro: Objetiva, 2013. 630 p., [Do original: *The three emperors, 2009*], ISBN isbn 978-85-390-0437-9.
- ÇELIK, Zeynep. Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul. **The Journal of the Society of Architectural Historians**, v.43, n.4, Dec. 1984, p.341-355. 1984.
- CHALKLEY, Brian e ESSEX, Stephen. Urban development through hosting internationalevents. **Planning Perspectives**, v.4, n.4, Dec 02, p.369-394. 2010.
- CHATELET, Anne Marie. **Joseph Antoine Bouvard**. [s.l.]:[s.d.].
- CIUDAD DE ROSARIO e PRIETO, Agustina et. al. **Ciudad de Rosario: Museo de la ciudad/ Editorial Municipal de Rosario**, 2010, ISBN 978-987-9267-73-8.
- CM- 1895 Exposition de 1900. **La Construction Moderne**, v.10, n.24, 16.mar.1895, p.288. 1895.
- CM-1889-04(3)-Les pavillons de la ville de Paris a l'Exposition universelle. **La Construction Moderne**, v.4, n.27, Dec 12, p.313-324. 1889.
- CM-1889-05(3)-Asile de nuit du XIIIe arrondissement. **La Construction Moderne**, v.4, n.33, Dec 12, p.396. 1889.
- CM-1889-08(3)-Construction d'écoles. **La Construction Moderne**, v.4, n.45, Dec 12, p.540. 1889.
- CM-1890-08-LA BOURSE DU TRAVAIL. **La Construction Moderne**, v.5, n.43, Dec 12, p.535-534. 1890.
- CM-1892-07(2)-Extrait de l'annuaire du tribunal de 1er instance. **La Construction Moderne**, v.7, n.43, Dec 12, p.516. 1892.
- CM-1895-04-EXPOSITION DE 1900. **La Construction Moderne**, v.10, n.27, May 06, p.324. 1895.
- CM-1895-05. **La Construction Moderne**, v.10, n.33, 18.mai.1895, p.395-396. 1895.
- CM-1896-02- LA PERSPECTIVE DES INVALIDES. **La Construction Moderne**, v.serie2ano1, n.19, Dec 12, p.220-221. 1896.
- CM-1903-10(2)-Fêtes franco-italiens. **La Construction Moderne**, v.9(2), n.4, Dec 13, p.37-40, 41-43 e 48. 1903.
- CM-1907-07(1). **La Construction Moderne**, v.22, n.40, 6.jul.1907, p.480. 1907.
- CM-1907-09(2)-EMBELLISSEMENT DE BUENOS-AIRES. **La Construction Moderne**, v.22, n.51, 21.set.1907, p.604-607. 1907.

- CM-1907-10-Exposition franco-anglaise de 1908. **La Construction Moderne**, v.23, n.3, Dec 13, p.36. 1907.
- CM-1908-12-La transformation de Constantinople. **La Construction Moderne**, v.24, n.11, 12.dez.908, p.132. 1908.
- CM-1909-02 La ruine de Bayonne. **La Construction Moderne**, v.24, n.19, Dec 13. 1909.
- CM-1911-01(1)-Les jardins du cours la reine. **La Construction Moderne**, v.26, n.15, 07/01/1911, p.180. 1911.
- CM-1911-03(2) Nominations. **La Construction Moderne**, v.26, n.25, 18/03/1911, p.299-300. 1911.
- CM-1911-05(1) Les cités-jardins; Au Cours-la-Reine. **La Construction Moderne**, v.26, n.34, 20/05/1911, p.408. 1911.
- COHEN, Jean-Louis (org.). **Eugène Hénard. Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme** Paris: Éditions de la Villette, 2012. 349 p., ISBN ISBN978-2-915456-67-7
- COLLINS, George R. e COLLINS, Christiane Crasemann (orgs.). **Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno. Construcción de ciudades segun principios artisticos** Barcelona: Gustavo Gili, 1980, ISBN ISBN84-252-0983-8
- COMPANHIA CITY. **Catálogo promocional de vendas**. São Paulo: Cia. City: [1976]. s.p.
- Concours pour l'Exposition Universelle de 1900. **La Construction Moderne**, v.9, n.46, 18.ago.1894, p.543-545. 1894.
- COSTA, Luiz Augusto Maia. **O ideário urbano paulista na virada do século. O engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)**. São Carlos: Rima/Fapesp, 2003
- \_\_\_\_\_. A presença Norte-americana na Revista Politécnica, 1905-1930. **Pós**, v.16, n.25, jun.2009, p.80-98. 2009.
- \_\_\_\_\_. Victor da Silva Freire: a vida, as ideias e as ações de um urbanista paulistano de primeira hora - 1869-1951. **Cadernos de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo**, v.2, n.113, p.[s.p.]. 2012.
- CRET, Paul P. The Ecole des Beaux-Arts and Architectural Education. **The Journal of the American Society of Architectural Historians**, v.1, n.2, Oct 10, p.3-15. 1941.
- CUERS, René de. J. A. Bouvard. **Architectural Record**, n.10, July 1900-1901. 1900.
- CULOT, Maurice e PIRLOT, Anne-Marie. CULOT, Maurice, *et al* (colabs.). **Paris-Bruxelles: deux siècles d'affinités architecturales**. Bruxelles (BE): AAM (Archives d'Architecture Moderne), 2010. 63 p., ISBN ISBN 9782871432326.
- CUNHA, Nelly da. **Montevideo ciudad balnearia (1900-1950). El municipio y el fomento del turismo**. Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República, 2010, ISBN ISBN978-9974-0-0695-9.
- D'ELBOUX, Roseli Maria Martins. **Manifestações neoclássicas no Vale do Paraíba: Lorena e as palmeiras-imperiais**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2008
- \_\_\_\_\_. O pitoresco e o jardim anglês. In: **Aedificandi Revista de Arquitetura e Construção**, São Paulo, 2, 1, Disponível em: <[http://www.aedificandi.com.br/aedificandi/N%FAmero%203/3\\_O%20PITORESCO%20E%20O%20JARDIN%20ANGLAIS.pdf](http://www.aedificandi.com.br/aedificandi/N%FAmero%203/3_O%20PITORESCO%20E%20O%20JARDIN%20ANGLAIS.pdf)>. Acesso em: 01.02.2007.
- \_\_\_\_\_. Algumas notas sobre as propostas de Joseph Bouvard para Istanbul (1902) e São Paulo (1911). Forum de Pesquisa FAU-Mackenzie "Pesquisa em Arquitetura e Design: Interloquções e Perspectivas". São Paulo: FAUUPM/MackPesquisas, 2010.
- \_\_\_\_\_. Joseph Bouvard and La Construction Moderne: some notes of a career (1885-1920). 15th International Planning History Society Conference: cities, nations and regions in planning history. São Paulo, Brasil: FAUUSP/FAUUPM. jul.2012, 2012.

- \_\_\_\_\_. Joseph-Antoine Bouvard in São Paulo, 1911: antecedent events and repercussions. International Planning History Society Conference: urban transformation: controversies, contrasts and challenges. Istanbul, Turquia: ITU Faculty of Architecture/ITU Urban and Environmental Planning and Research Centre. jul.2010, 2010. p.331-343
- \_\_\_\_\_. Uma promenade nos trópicos: os barões do café sob as palmeiras imperiais, entre o Rio de Janeiro e São Paulo. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v.14, p.193-250. 2006.
- DAUGHTON, J P. When Argentina Was “French”: Rethinking Cultural Politics and European Imperialism in Belle-Époque Buenos Aires. **The Journal of Modern History**, v.80, n.setembro, Nov 26, p.1-34. 2008.
- DELAIRE, E. **Les architectes élèves de l'école des beaux-arts** 2ª ed. Paris: Librairie de la Construction Moderne, 1907
- DOURADO, Guilherme Mazza. **Belle époque dos jardins**. São Paulo: Ed. Senac, 2011. 252 p., ISBN ISBN:9788539601196.
- \_\_\_\_\_. a. **Belle époque dos jardins: da França ao Brasil do século XIX e início do XX**. 216p. 2009. Tese (Doutorado) — Escola de Engenharia de São Carlos - Depto de Arquitetura, Universidade de São Paulo, São Carlos, 3.3.2009
- DOVER, Victor e MASSENGALE, John. **Street design: the secret to great cities and towns**. New Jersey: Wiley: 2014.
- DREXLER, Arthur (org.). **The architecture of the École des Beaux-Arts**, 2nd London/New York: Secker & Warburg, 1984, ISBN ISBN0436137100
- DUDEQUE, Irã José Taborda. **Espirais de madeira: uma história da arquitetura de Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp, 2001. 437 p.
- \_\_\_\_\_. **Cidade sem véus: doenças, poder e desenhos**. Curitiba: Champagnat, 1995
- DUNLOP, Charles Julius. **Rio antigo**. Rio de Janeiro: Ed. Graf. Laemmert, [1955-]
- ECOLE NATIONALE PROFESSIONALE DE VOIRON. **Revue générale d'architecture**, v.XLIII, p.66-67, 256-258. 1886.
- EGAS, Eugenio. **Galeria dos Presidentes de São Paulo. Período Republicano, 1889-1920**. São Paulo: Seção de Obras d'O Estado de S. Paulo, 1927. 731 p.
- EGBERT, Donald Drew. ED. DAVID VAN ZANTEN (colab.). **The beaux-arts tradition in french architecture**. Princeton: Princeton University Press, 1980. 217 p., ISBN ISBN 0-691-03943-7.
- ETZEL, Eduardo. O verde na cidade de São Paulo. **Revista do Arquivo Municipal**, v.45, n.195, jan/dez. 1982. 1982.
- FERREZ, Marc. FERREZ, Gilberto, *et al* (colabs.). **O álbum da Avenida Central: um documento fotográfico da construção da Avenida Rio Branco, Rio de Janeiro, 1903-1906**. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1983. 241 p.
- FONSECA, Leticia Produce. **A construção visual do *Jornal do Brasil* na primeira metade do século XX**. 2008. Dissertação (Mestrado) — Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, fev.2008
- FORESTIER, Jean Claude Nicolas. **Grandes villes et systèmes de parcs. France, Maroc, Argentine**: Collection Essais. Paris: Institut Français d'Architecture/Norma Editions 1997. 381 p., [Do original: *do original: Grandes villes et systèmes de parcs, Paris: Hachette, 1908*]
- FOSCARI, Antonio e TAFURI, Manfredo. **L'armonia e i conflitti**: La chiesa di San Francesco della Vigna nella Venezia del'500. Torino: Giulio Einaudi Editore, 1983, ISBN 88-060-05547-X.
- FOUCAULT, Michel. **L'archéologie du savoir**. Paris: Gallimard, 1969
- FREIRE, Victor da Silva. A planta de Belo Horizonte. **Revista Politécnica**, v.IX, n.52. 1916.



- \_\_\_\_\_. Melhoramentos de S. Paulo. **Revista Polytechnica**, v.6, n.33, p.91-145. 1911.
- \_\_\_\_\_. Urbanismo. **Revista de Engenharia**, nov.1942, p.76-80. 1942.
- GAIMARD, Marie. Georges Benoit-Lévy, La Cité-jardin, 1910. In: **L'Art social de la Révolution à la Grande Guerre Anthologie de textes sources, INHA**, [Paris], INHA («Sources»), 30.jun.2014. Disponível em: <www.revues.org/6077>. Acesso em: 7.jul.2015.
- GARCEZ, Luiz Armando. **Curitiba: evolução urbana**. Curitiba: Imprensa Universitária da UFPR, 2006
- GASKELL, Martin. 'The suburb salubrious': town planning in practice. In: SUTCLIFFE, Anthony (org.) **British town planning: the formative years**. Leicester: Leicester UP, 1981
- GAULD, Charles A. **Farquhar: o último titã**. São Paulo: Cultura, 2006. 518 p., [Do original: *The last titan. Percival Farquhar 1864-1953 american entrepreneur in Latin America*], ISBN 85-293-0100-5.
- GLADE, William. A América Latina e a economia internacional, 1870-1930. In: BETHELL, Leslie (org.) **História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930**. São Paulo; Brasília, DF: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, (História da América Latina, v.4), 2009. p.21-82. ISBN 978-85-314-0639-3
- \_\_\_\_\_. História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930. In: BETHELL, Leslie (org.). São Paulo; Brasília, DF: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, (História da América Latina, v.4), 2009. p.21-82. ISBN 978-85-314-0639-3
- GLEZER, Raquel. **Chão de terra: e outros ensaios sobre São Paulo**. São Paulo: Alameda 2007. 188 p., ISBN ISBN 9788598325576
- \_\_\_\_\_. As transformações da cidade de São Paulo na virada dos séculos XIX e XX. **Cadernos de História de São Paulo**, n.3-4, p.17-28. 1994/95.
- GOFF, Jacques Le. **História & Memória** (trad.) BERNARDO LEITÃO. 7a. . Campinas: Editora da Unicamp, 2013, [Do original: *Storia e memoria, 1977*], ISBN 978-85-268-1008-2.
- GORELIK, Adrián. **La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936**: La ideologia argentina. 1a. reimpressão. Bernal (Argentina): Universidad Nacional de Quilmes, 2004, ISBN ISBN 9879173279.
- GOTLIEB, Carlos. Buenos Aires et l'urbanisme français: douze lustres de fascination. In: LORTIE, André (org.) **Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles**. Paris: Pavillon de l'Arsenal, 1995. p.161-167. ISBN 2907513257 / 9782907513257
- GROUPE SCOLAIRE DE LA RUE TROUSSEAU. **La Construction Moderne**, v.4, 2a. série, n.13, 24. dez., p.156. 1898.
- GUADET. CM-1895-01-RAPPORT DE M. GUADET [cont.]. **La Construction Moderne**, v.10, n.16, Dec 12, p.185-187 e 191 (Guadet). 1895.
- \_\_\_\_\_. CM-1895-02 [novnum] Rapport de M. Guadet sur le concours pour l'Exposition de 1900 [inicio]. **La Construction Moderne**, v.10, n.15, 12.jan.1895, p.178-179. 1895.
- GUARALDO, Eliane. **Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930**. 191p. 2002. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003
- \_\_\_\_\_. **São Paulo: paisagem e paisagismo na primeira república**. 171p. 1995. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 29.03.1996
- GUTIÉRREZ, Ramón. O princípio do urbanismo na Argentina. Parte 1 - o aporte francês. In: **Arquitextos**, 087, 01, Disponível em: <[http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq087/arq087\\_01.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq087/arq087_01.asp)>. Acesso em: 12 ago.2007.
- \_\_\_\_\_. Las celebraciones del centenario de las independencias. **Apuntes**, v.19, n.2, 31.out.2006, p.176-183. 2006.

- \_\_\_\_\_. Modelos e imaginários europeus em urbanismo americano 1900-1950. **Revista de Arquitectura**, n.8, 1995, p.2-3. 1995.
- GUTMAN, Margarita (org.). **Buenos Aires 1910: Memoria del Porvenir**. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires/Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, 1999. 525 p., ISBN ISBN 950-99268-7-6
- HABERSON, John F. **The study of architectural design**. New York: The Pencil Points Press, Inc., 1927
- HABITER LES VILLES FORTIFIÉES. **Flux43,5 arts et culture à Bayonne**, n.2, p.12-15. 2011.
- HARDOY, Jorge E. Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina. In: HARDOY, Jorge E., *et al* (orgs) **Repensando la ciudad de América Latina**. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano (GEL), 1988. p.97-126
- HAUSSMANN, Baron. **Mémoires**. Paris: Éditions du Seuil, 2000, ISBN 2-02-039898-2.
- HAWTREE, Martin. The emergence of the town planning profession. In: SUTCLIFFE, Anthony (org.) **British town planning: the formative years**. Leicester: Leicester UP, 1981
- HÉNARD, Eugène e COHEN, Jean-Louis. **Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme**. Paris: Éditions de la Villette, 2012. 349 p., ISBN ISBN978-2-915456-67-7.
- \_\_\_\_\_. **Études sur les transformations de Paris**. Paris: Librairies-Imprimeries Réunies [Kessinger Publishing, 2010], 1904-1909, ISBN ISBN 9781120455383.
- HOBBSAWN, Eric e RANGER, Terence (orgs.). **A invenção das tradições**, 2a. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. 316 p.
- HOBBSAWN, Eric J. **A era dos impérios: 1875-1914** (13a. ed., rev. e amp.). São Paulo: Paz e Terra, 2011, [Do original: *The age of empire 1875-1914*], ISBN ISBN 978-85-7753-101-1.
- HOMEM, Maria Cecilia Naclerio. O bairro de Higienópolis. In: **Higienópolis. Grandeza e decadência de um bairro paulistano**. São Paulo: PMSP/DPH/AHMWL, 1980. p.59-78
- \_\_\_\_\_. Antonio da Silva Prado, prefeito da cidade de São Paulo: 1899-1910. 1998, V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO “Cidades: temporalidades em confronto”. Campinas: FAUPUC-Campinas, 1998. p.16
- HORNE, Janet. LOUIS BERGERON, *et al* (colabs.). **Le Musée Social aux origines de l'état providence: Histoire et Société**. (trad.) (TRAD. LOUIS BERGERON). Paris: Belin, 2004. 384 p., [Do original: *Le Musée Social*], ISBN 978270111940301.
- Hospitalisation Municipale. Asile Michelet et Asile George-Sand. **La Construction Moderne**, v.2ª série/1º ano, n.47, 22.ago., p.556-557. 1896.
- JAGUARIBE, Domingos. O município e a Republica. In: **Leis, Resoluções, Actos e Actos Executivos da Câmara Municipal da Capital do Estado de São Paulo (1897-1899)**, 1897. p.81-82
- JELLICOE, Geoffrey e JELLICOE, Susan. **El paisaje del hombre 2ª**. Barcelona: GG, 2000, ISBN ISBN 84-252-2658-3.
- JORGE, Janes. **Tietê, o rio que a cidade perdeu: o Tietê em São Paulo 1890-1940**. São Paulo: Alameda, 2006. 232 p., ISBN ISBN85-98325-40-6.
- KESSEL, Carlos. **A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio**: Memória carioca. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001. 140 p. (v. 2), ISBN 85-88530-02-3.

- KLIASS, Rosa Grena. **Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade**. São Paulo: PINI, 1993. 211 p., ISBN 85-7266-024-0.
- La Compagnie de Chemins de fer du Sud du Brésil. **Le Capitaliste**, 15.dez.1910, p.832-833. 1910.
- Le diner des architectes de l'exposition. **La Construction Moderne**, v.4(2), n.39, Dec 13, p.468. 1899.
- Le rôle de Joseph Bouvard à la Ville de Paris: les expositions universelles. In: BIBLIOTHÈQUE DE L'HÔTEL DE VILLE, *et al* (orgs) **Des Grands chantiers, hier photographie, dessin outils de l'architecte et de l'ingénieur autour de 1900 dans les collections de la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris**. Paris: Direction des affaires culturelles, 1988. p.62-64
- LEFEBVRE, G. **La naissance de l'historiographie moderne**. Paris: Flammarion, 1971
- LEMAS, Nicolas. **Eugène Hénard et le futur urbain: quelle politique pour l'utopie?**: collection Villes et Entreprises. Paris: L'Harmattan, 2008. 304 p., ISBN ISBN978-2-296-06843-8.
- LEME, Maria Cristina da Silva e FERNANDES, Ana. **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. São Paulo, SP: FUPAM : Studio Nobel, 1999. 599 p. p., ISBN 8585445815.
- LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do urbanismo como disciplina e profissão: São Paulo na primeira metade do século XX. In: RIBEIRO, LCQ, *et al* (orgs) **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p.245-257. ISBN ISBN 9788520003961
- \_\_\_\_\_. a. A circulação de ideias e modelos na formação do urbanismo em São Paulo, nas primeiras décadas do século XX. In: **Anais...**, 8, Seminário de História da Cidade e do Urbanismo: Anpur, 2004. p.1-10
- \_\_\_\_\_. Melhoramentos, urbanismo e planejamento urbano: as estratégias de formação de um conhecimento e de uma atuação profissional. In: **Anais...**, 1, Seminário Latino-americano "Les mots de la ville". Porto Alegre, 1999. p.43-52
- \_\_\_\_\_. **Três vertentes do urbanismo em São Paulo**: SCHU: 2000. 16p.
- LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. A cidade dos fazendeiros. In: ARAÚJO, Emanuel (org.) **O café**. São Paulo: Banco Real, 2000. p.99-129
- \_\_\_\_\_. **Casa paulista**. São Paulo: Edusp, 1999
- \_\_\_\_\_. **Alvenaria burguesa**. São Paulo: Nobel, 1989
- LEVI, Darrel E. **A família Prado**. São Paulo: Cultura 70, 1977. 357 p., [Do original: *The Prados of São Paulo: an elite brazilian family in a changing society, 1840-1930*]
- LLOYD, Reginald, FELDWICK, W., *et al*. **Impressões do Brazil no século vinte**. Londres: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltd, 1913. 1080 p.
- LORTIE, André (org.). **Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles** Paris: Pavillon du Arsenal, 1995. 239 p. (Editions du Pavillon du Arsenal), ISBN 2907513257 / 9782907513257
- MACEDO, Sílvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: FAUUSP/Itaú/Abyara, 1999, ISBN ISBN85-901169-2-1.
- MAIA, Francisco Prestes **Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1930. 356 p.
- MAIRIE D'ASNIÈRES-SUR-SEINE. **Cimetière des chiens**. Asnières-sur-Seine:2010. [2010]

- MARCHAND, Alexandre. **De la «steppe» désolée au quartier convoité: L'aménagement et l'embellissement du Champ de Mars entre 1900 et 1929.** 2006. Dissertação (Master 2 d'Histoire de l'Art contemporain) — UFR d'Histoire de l'Art et d'Archéologie, Université Paris IV-Sorbonne, Paris, 2006
- MARRAST, J. (org.). **L'oeuvre de Henri Prost: architecture et urbanisme** Paris: l'Académie d'Architecture, 1960. 242 p.
- MARTINS, Antonio Egydio. **São Paulo antigo. 1554-1910:** col. São Paulo. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2003. 550 p. (v. 4), [Do original: *São Paulo antigo, 1554-1910. 1911-1912*], ISBN ISBN 85-219-0587-4.
- MAURO, Frédéric (org.). **Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970** Paris: Editions l'Harmattan, 1990. 277 p., ISBN ISBN 2738404413
- MAXWELL, Keneth (org.). **O livro de Tiradentes** São Paulo: Companhia das Letras/Penguin Books, 2012
- MEIRELLES, Olyntho Deodato dos Reis. Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo pelo prefeito Dr. Olyntho Deodato dos Reis Meirelles em 16 de setembro de 1911. **Relatório anual da PMBH**, 16.set.1911, p.4-5. 1911.
- Melhoramentos da capital 1911-1913.** São Paulo, 191-. 104 p.
- MÉNDEZ, Patricia S. e VIÑUALES, Rodrigo Gutierrez. Buenos Aires en el Centenario: edificación de la nación y la nación edificada. **Apuntes**, v.19, n.2, 10.ago.2006, p.216-227. 2006.
- MILLER, Mervyn. **Letchworth : the first garden city.** Chichester, Sussex: Phillimore, 1989. x, 244 p. p., ISBN 0850337151.
- \_\_\_\_\_. **Barry Parker: before and after Jardim America.** 15th IPHS Conference. FAUUSP: IPHS/FAUUSP/FAUUPM: 2012. 1-17p.
- MIRANDA, Luís Bueno de. **Melhoramentos no centro da cidade:** Sociedade Amigos s Cidade, 1945
- MORAES, Julio Lucchesi. **O magnata de Valência.** IX Congresso Brasileiro de História Econômica/ 10ª Conferência Internacional de História de Empresas 2011. 1-21p. [May 29]
- \_\_\_\_\_. **São Paulo, capital artística: a cafeicultura e as artes na Belle Époque (1906-1922).** Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007
- MORAVÁNSZKY, Ákos. The optical construction of urban space: Hermann Maertens, Camillo Sitte and the theories of 'aesthetic perception'. **The Journal of Architecture**, v.17, n.5, p.655-666. 2012.
- MORSE, Richard M. **De comunidade a metrópole. Biografia de São Paulo** (trad.) (TRAD.) MARIA APARECIDA MADEIRA KERBERG. São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954. 335 p., [Do original: *From community to metropolis: a biography of Sao Paulo, Brazil. Columbia University, 1953*]
- \_\_\_\_\_. **From community to metropolis.** New York: Octagon Books, 1974
- MOURA FILHO, Heitor Pinto de Câmbio de longo prazo do mil-réis: uma abordagem empírica referente às taxas contra a libra esterlina e o dólar (1795-1913). **Cadernos de História de Belo Horizonte**, v.11, n.15, 2ºsem.2010, p.9-34. 2010.
- MURACHKO, Karine. **O papel do Transporte Coletivo na Expansão e Estruturação Urbana no Município de São Paulo: o corredor de Santos Amaro - 9 de Julho.** 2003. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo,
- NASR, Joe e VOLAIT, Mercedes (orgs.). **Urbanism - Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans.** London: John Wiley, 2003
- NOVICK, Alicia e CARIDE, Horacio. **Ciudades americanas. Territorios, proyectos e historias.** Buenos Aires: Imago Mundi: 2009. 182p.

- NOVICK, Alicia, HIERNAUX, Daniel, *et al.* Amerique Latine: les discours techniques et savants de la ville dans la politique urbaine. In: HÉLÈNE RIVIÈRE D'ARC (org.). Paris: UNESCO, (Projet "Les mots de la ville". , v.37), 1999. p.25-36
- NOVICK, Alicia. Foreign Hires: French Experts and the Urbanism of Buenos Aires, 1907-1932 In: JOE NASR, *et al* (orgs) **Urbanism: Imported or exported?** . Chichester, West Sussex: Wiley-Academy, 2003. p.265-289. ISBN ISBN 0470851600
- \_\_\_\_\_. **Pensar y construir la ciudad moderna. Planes y proyectos para Buenos Aires.** Buenos Aires: [NCCRNS], 2008
- \_\_\_\_\_. La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión. **Revista Iberoamericana de Urbanismo**, v.1, n.1, .2009, p.4-13. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Le Musée Social et l'urbanisme en Argentine (1911-1923).** Buenos Aires:1994. 23p. [ago.1994]
- \_\_\_\_\_. Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936). **Revista de Urbanismo**, n.3, ago.2000, p.1-26. 2000.
- \_\_\_\_\_. Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño. **AREA - Revista de investigaciones, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Escuela Politecnica de Lausanne**, v.1, n.1. 1992.
- NUNES, José de Castro. **Do estado federado e sua organização municipal.** Rio de Janeiro: [s.n.], 1920
- O Estado de S. Paulo.** São Paulo: Societé de Publicité Sud-Americaine Monte Domecq & Cie., 1918
- OELSNER, A. C. Revestimento asphaltico "Westrumite". **Revista de Engenharia**, v.1, n.12, 10.mai.1912, p.351-355. 1912.
- OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. **Modelos urbanísticos modernos e parques urbanos: as relações entre urbanismo e paisagismo em São Paulo na primeira metade do século XX.** 488p. 2008. Tese (Doctorado en Teoría e Historia de la Arquitectura) — Departamento de Composición Arquitectónica, Universitat Politècnica de Catalunya - UPC, Barcelona, mar.2008
- ORTUZAR, Raquel Garcia e BERJMAN, Sonia. **Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910.** Rosario (Argentina): Editorial de la Universidad Nacional de Rosario/Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe, 1996. 104 p.
- Os melhoramentos de São Paulo. **Revista de Engenharia**, v.1, n.1-7, p.37-43. 1911.
- P., P. Les fêtes du printemps. **La Construction Moderne**, 22.mai., p.385-387. 1886.
- PAMUK, Orhan. **Istambul** (trad.) (TRAD.) SERGIO FLAKSMAN. São Paulo: Cia. das Letras, 2007. 399 p., [Do original: *Istanbul: Hatiral ar ve Seh ir [Istanbul: memories and the city]*], ISBN ISBN978-85-359-1011-7.
- PARETO JR., Lindener **O cotidiano em construção: os "práticos licenciados" em São Paulo (1893-1933).** 250p. 2011. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 16.mai.2011
- PASSOS, Maria Lucia Perrone. **Desenhando São Paulo: mapas e literatura: 1877-1954.** São Paulo: SENAC/Imprensa Oficial, 2009, ISBN ISBN 9788573597844 [Senac]/ ISBN 9788570606846 [Imprensa Oficial].
- PEVSNER, Nikolaus , FLEMING, John , *et al.* **Penguin dictionary of architecture and landscape architecture** 5th London/New York: Penguin Books, 1999
- PICARD, alfred. **Exposition Universelle Internationale de 1900. Rapport général administratif et technique. Tome 1er.** Paris: Imprimerie Nationale, 1903 (v. 1)

- PILOTTO, Angela Seixas. **Área metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intra-urbano**. 196p. 2010. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo,
- PINHEIRO, Maria Lucia Bressan e D'AGOSTINO, Mario Henrique Simão. A noção de pitoresco no debate cultural das primeiras décadas do século XX no Brasil. **Desígnio Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo**, v.1, n.1, março/2004, p.119-128. 2004.
- PLANAT, Paul. 58e Dîner Annuel de l'Atelier Constant-Dufeux. **La Construction Moderne**, v.9(2), n.20, Dec 13, p.237. 1904.
- \_\_\_\_\_. CM-1896-10-SOUVENIR DES FÊTES. **La Construction Moderne**, v.2(2serie), n.4, Dec 12, p.37-40. 1896.
- POSSE, Zulmara Clara Sauner e CASTRO, Elizabeth Amorim de. **As virtudes do bem-morar**. Curitiba: Edição das autoras, 2012. 232 p., ISBN 978-85-904968-8-5.
- PRADO, Eduardo. **Colectaneas**. [s.l.]: [s.n.], 1906
- PRADO, Plinio da Silva, CARVALHO, Arnaldo Vieira de, *et al.* **Petição de Plinio da Silva Prado e outros à Câmara Municipal de São Paulo**. Documento da Camara Muncipal de S. Paulo, nº 239. SÃO PAULO (MUNICIPIO). São Paulo: AHMWL: 1910.
- RANIERI, Liane. **Leopoldo II urbaniste**. Bruxelles: Hayez, 1973. 396 p.
- \_\_\_\_\_. Les entreprises inachevées. In: **Léopold II, urbaniste**. Bruxelles: Hayez, 1973. p.396 p.
- RAYMOND UNWIN, F.R.I.B.A. **Town planning in practice**: An introduction to the art of designing cities and suburbs. London: T. Fischer Unwin, 1909
- RÉAU, Louis. **L'oeuvre du Baron Haussmann, Préfet dela Seine (1853-1870)**. Paris: Presses Universitaires de France, 1954
- Réception, à l'Hôtel de Ville, de M. le général Roca, ancien président de la République argentine et de M. Carlos de Alvear, intendente municipal de la ville de Buenos-Aires. **Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris**, v.XXVI, n.3, 4.jan.1907, p.77-80. 1907.
- REIS Fº, Nestor Goulart **Algumas experiências urbanísticas no início da República**: Cadernos de Pesquisa do LAP. 2ª tiragem. São Paulo: FAUUSP, 2003. 59 p. (v. 1), [Do original: 1ª ed. jul-ago/1994]
- REPS, John William. The making of urban America: a history of city planning in the United States. In: REPS, John William (org.). Princeton: Princeton University Press, 1992. p.263-293. ISBN 978-0-691-00618-5
- RIBEIRO, João. **Almanaque brasileiro garnier**. Rio de Janeiro: Almanaque Brasileiro, 1914
- RIPPY, J. Fred. British investments in Latin América, 1939. **Journal of Political Economy**, v.56, n.1, fev.1948, p.63-68. 1948.
- RIVOALEN, E. CM-1895-02 [novnum] Exposition Universelle de 1900. Planches 34, 35 et 36. **La Construction Moderne**, v.10, n.15, 12.jan.1895, p.171-177. 1895.
- RIZZI, Suzelle. **Cândido de Abreu e a arquitetura de Curitiba entre 1897 e 1916**. 164p. 2003. Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Teoria, História e Crítica da Arquitetura, UFRS/PUCPR, Curitiba, 2003
- ROLDÁN, Diego P. Inventarios del deseo. v.32, n.1, Jul, p.327-353. 2013.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**. São Paulo: FAPESP: Studio Nobel, 1997
- RONCAYOLO, Marcel. **La ville et ses territoires**: col. Folio/Essais. 4ª ed. Paris: Gallimard, 2010. 285 p., ISBN ISBN 9782070325597.
- ROSSETTO, Pedro Francisco. Reconstituição do traçado da "estrada dos Goiasés" no trecho da atual mancha urbana de Campinas. **Anais do Museu Paulista**, v.14, n.2, jul/dez 2006, p.141-192. 2006.

- RUBINO, Suzanna. **Les remparts de Bayonne. Métamorphose d'une frontière urbaine**. 308p. 2012. Thèse (Master) — École Nationale Supérieure de la nature et du paysage/Blois. Blois, 2012
- SAES, Alexandre Macchione. Modernizing Electric Utilities in Brazil: National vs. Foreign Capital, 1889–1930. **Business History Review**, v.87, n.02, p.229-253. 2013.
- SAES, Flavio A. M. de. Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930). In: MAURO, Frédéric (org.) **Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970**. Paris: Editions l'Harmattan, (coll. Horizons Amérique Latine, 1990. p.91-108. ISBN ISBN 2738404413
- \_\_\_\_\_. **O desenvolvimento do crédito e dos bancos em São Paulo (1850-1930)**. 1983. Tese (Livre-docência) — Faculdade de Economia e Administração Universidade de São Paulo, São Paulo, 1983
- SAHIN, Turan. **Incredible ottoman projects**. Istanbul: Blue Dome, 2013. 127 p., ISBN 978-1-935295-27-3.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão**: Coleção Centenário. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro/Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997. 288 p.
- SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. Alguns dados sobre a participação do engenheiro Samuel das Neves no plano de melhoramentos de São Paulo. **Pós - Revista de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, n.6, Dec 01, p.90-109. 1996.
- SANTOS, Wanderley dos. **Lapa**. São Paulo: PMSP/SMC, 198? (História dos bairros de São Paulo, v. 18)
- São Paulo visto de aeroplano. **A Cigarra**. n. 114. 15.jun.1919, p. [20-21]
- SCOBIE, James R. História da América Latina, volume IV: de 1870 a 1930. In: BETHELL, Leslie (org.). São Paulo; Brasília, DF: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, (História da América Latina, v.4), 2009. p.247-282. ISBN 978-85-314-0639-3
- SEGAWA, Hugo M. **Ao amor do público: jardins no Brasil**: col. Cidade aberta. São Paulo: Studio Nobel, 1996. 255 p., ISBN 8585445408.
- \_\_\_\_\_. **Prelúdio da metrópole**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000
- \_\_\_\_\_. 1911: Bouvard en San Pablo. **Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA)**, n.37/38, 1995, p.31-35. 1995.
- \_\_\_\_\_. **Alguns aspectos da arquitetura e do urbanismo em São Paulo na passagem do século**. 1979. Trabalho Final de Graduação (Graduação) — FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo,
- SEITZ, FREDERIC. L'enseignement de l'architecture en France au xixe siècle. **Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques**, n.11, Mar 5, p.1-13. 1993.
- SILVA, Elisângela Maria da. **Da indústria e urbanização: o crescimento do espaço urbano a partir da doação de terras**. Seminário – “O saber tradicional: bandeirismo; café e indústria”. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - FFLCH; Programa de Pós-Graduação em História Social: FLH5042 - "História Descontínua: São Paulo, História e Historiografia": 2009. [27.04.2009]
- \_\_\_\_\_. **a. Práticas de apropriação e produção do espaço em São Paulo: a concessão de terras municipais através das Cartas de Datas (1850-1890)**. 271p. 2012. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 18.mai.2012
- SILVA, Euni Vieira da. **Águas do Barão**. Lorena: Secretaria da Cultura, 2004
- SILVA, Sergio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil** 8a.ed. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1985. 114 p.
- SIMÕES JR., José Geraldo. **Anhangabaú**. São Paulo: SENAC/SP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004, ISBN 85-7359-386-5.

- \_\_\_\_\_. O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da Primeira República. In: **Arquitextos**, 090, 090.03, Disponível em: <[http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq090/arq090\\_03.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq090/arq090_03.asp)>. Acesso em: 10.nov.2007.
- \_\_\_\_\_. A urbanística germânica e sua influência na construção dos paradigmas do urbanismo no Brasil (1870-1920). p.1-21. 2009.
- \_\_\_\_\_. **Anhangabau: historia e urbanismo**. 220p. 1995. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo,
- \_\_\_\_\_. O ideário haussmanniano e sua difusão no Brasil: os projetos urbanos para as capitais brasileiras no início da República. **XIII Encontro Nacional da Anpur**, May 19, p.1-18. 2009.
- \_\_\_\_\_. **O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo**. 184p. 1990. Dissertação (Mestrado) — Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1990
- \_\_\_\_\_. A urbanística germânica (1870-1914). Internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro. In: **Arquitextos**, São Paulo, 097.03: , arquitextos 097.03: , Vitruvius, jun.2008. Disponível em: <<http://vitruvius.es/revistas/read/arquitextos/09.097/134>>. Acesso em: 29.jun.2012.
- SIMONI, Lucia Noemia. **O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo. 1840-1930**. 294p. 2002. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002
- SITTE, Camillo. **Der stadtebau nach seinen kunstlerischen grundsätzen**. Viena, 1889
- SOMEKH, Nadia e CAMPOS, Candido Malta (orgs.). **A cidade que não pode parar** São Paulo: Editora Mackpesquisa, 2002. 192 p., ISBN ISBN 85-89328-01-5
- SOMOGYI, Flavio. Un exemple de la présence économique française au Brésil: "l'empire Bouilloux-Lafont". In: MAURO, Frédéric (org.) **Transport et commerce en Amérique Latine. 1800-1970**. Paris: Editions l'Harmattan, (coll. Horizons Amérique Latine, 1990. p.109-123. ISBN ISBN 2738404413
- South America's First "Garden-City" development. **Garden Cities and Town Planning Magazine**, v.VI, n.8, aug.1916, p.130-133. 1916.
- SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **São Paulo : ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques**: coll. Géographies en liberté. Paris ;Montréal: Ed. L'Harmattan, 1998. 163 p., ISBN ISBN 978-2-7384-6410-6.
- SOUZA, Maria Claudia Pereira de. **O Capital imobiliário e a produção do espaço urbano, o caso da Companhia City**. 183p. 1988. Dissertação (Mestrado) — EAESP, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo,
- SOUZA, Washington Luiz Pereira de (org.). **Álbum comparativo da cidade de São Paulo até o ano de 1916 (1862-1900-1916)**, v.2 São Paulo, 1916
- SURAND, Guy. Haussmann, Alphand: des promenades de Paris. In: RÉAU, Louis (org.) **L'oeuvre du Baron Haussmann, Préfet de la Seine (1853-1870)**. Paris: Presses Universitaires de France, 1954
- SZAMBIEN, Werner. La fortune des modèles. In: LORTIE, André (org.) **Paris s'exporte: modèle d'architecture ou architectures modèles**. Paris: Pavillon de l'Arsenal, 1995. p.177-183. ISBN 2907513257 / 9782907513257
- SZOLNOKY, Maria Teresa de Stockler e Breia e. **O ensino de arquitetura e Christiano Stockler das Neves**. 348p. 1995. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 1995
- TARTARINI, Jorge. El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes. **ANALES IAA-FADU-UBA**, n.27-28. 1992.



- TELLA, Guillermo. **Buenos Aires: alhores de una ciudad moderna**. Buenos Aires: Nobuko, 2009. 332 p.
- TELLES, Augusto Carlos da Silva. **Melhoramentos de São Paulo**. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1907
- TERRA, Carlos Gonçalves. **Os jardins no Brasil no século XIX 2ª**. Rio de Janeiro: EBA/UFRJ, 2000, ISBN ISBN85-87145-06-1.
- The Huelva Copper & Sulphur Mines Limited. **Le Capitaliste**, mai.1907, p.386-388. 1907.
- THE NEW LABOR EXCHANGE, PARIS. **Scientific American Supplement**, v.XXXII, n.821, Sep 26, p.1-103. 1891.
- TOLEDO, Benedicto Lima de. **Anhangabau**. São Paulo: FIESP, 1989. 212 p., ISBN ISBN 85-7201-00017.
- \_\_\_\_\_. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996. 297 p., ISBN ISBN 8585628227.
- \_\_\_\_\_. **São Paulo: três cidades em um século** 3ª ed. rev. aum. São Paulo: Cosac & Naify / Duas Cidades, 2004
- \_\_\_\_\_. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Duas Cidades, 1981
- TUROT, Henri. **En Amérique Latine**. Paris: Vuibert et Nony Éditeurs, 1908. 360 p.
- UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, Sistema Integrado de Bibliotecas. Grupo DiTeses. FUNARO, Vânia Martins Bueno de Oliveira, *et al* (colabs.). **Diretrizes para apresentação de dissertações e teses da USP**: documento eletrônico e impresso. Parte I (ABNT). 2a. ed. rev. ampl. São Paulo: Sistema Integrado de Bibliotecas da USP, 2009. 102 p. (Cadernos de Estudos, v. 9), ISBN 978-85-7314-041-5.
- UNWIN, Raymond. **Nothing gained by overcrowding**: How the Garden City type of development may benefit both owner and occupier. Westminster: P. S. King & Son, 1912. 24 p.
- VACHEROT, Jules. **Les Parcs et jardins du commencement du XXe siècle, école française (Barillet-Deschamps), par Jules Vacherot,...** [Texte imprimé]. Paris: O. Doin, 1908. 475 p.
- \_\_\_\_\_. **Parcs et jardins, album d'études, précédé de la 2e édition de "Les Parcs et jardins au commencement du XXe siècle", par J. Vacherot,...** [Texte imprimé]. Paris: G. Doin, 1925. 140 p.
- Vème Congrès international des architectes. Compte rendu et notices**. Paris: Imprimerie Chaix/Imprimerie et Librairie Centrale des Chemins de Fer, 1906
- VEYNE, Paul. **Como se escreve a história; Foucault revoluciona a história** (trad.) TRAD. ALDA BALTAR E MARIA A. KNEIPP. 3a. ed. Brasília: Ed. UnB, 1995. 202 p., [Do original: *Comment on écrit l'histoire, 1971, Ed. du Seuil*], ISBN ISBN: 8523003274.
- WESEMAEL, Pieter van. **Architecture of instruction and delight: a socio-historical analysis of World Exhibitions as a didactic phenomenon (1798-1851-1970)**. Rotterdam (Holanda): 010 Publishers, 2001. 848 p., ISBN ISBN10: 9064503834 ISBN13: 978 90 6450 383 2.
- WILLIAMS, Raymond. **Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade**. São Paulo: Boitempo, 2007. 464 p., [Do original: *Keywords: a vocabulary of culture and society (1983)*], ISBN ISBN9788575590829.
- WOLFF, Silvia Ferreira dos Santos. **Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial/Fapesp, 2001
- \_\_\_\_\_. **Jardim América : o primeiro bairro Jardim de São Paulo e sua arquitetura**. 255p. 1998. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998

ZYLBERSZTAJN, Breno Eitel. **Dos cântaros aa Consolação: os caminhos da água na história e na cidade de São Paulo**. 57p. 2012. Trabalho Final de Graduação (Graduação) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 23.dez.2012

## COMUNICAÇÃO PESSOAL

CORTADA, Antônio Martins. **Quinto capítulo**. Publicação eletrônica [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <rdelboux@usp.br>, em 1.set.2015.

GUTIÉRREZ, Ramón. **Bouvard en Istambul**. Publicação eletrônica [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <rdelboux@usp.br>, em 19.set.2007.

## DICIONÁRIOS, REFERÊNCIAS

ABBAGNANO, Nicola (org.). **Dicionário de filosofia**. 4ªed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

GEIGER, Paulo (org.). DAVIES, Vitoria (colab.) **Minidicionário contemporâneo da língua portuguesa Caldas Aulete**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004. 896 p., ISBN 85-209-1704-6.

HORNBY, A. S. (org.). RUSE, Christina (colab.) **Oxford student's dictionary of current english**. London: Oxford University Press, 1978. ISBN 0194311147.

HOUAISS, Antônio e VILLAR, Mauro de Salles (orgs.). FRANCO, Francisco Manoel de Mello (colab.) **Minidicionário Houaiss da língua portuguesa**. 3a.ed. rev. aum. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009. 992 p., ISBN 978-85-7302-907-9.

KELLOGG, Michael WordReference Online Language Dictionaries. **WordReference**. Disponível em: <www.wordreference.com>.

ROBERT, Paul (org.). (ORG.) PAUL ROBERT (colab.) **Micro Robert dictionnaire du français primordial**. Paris: Dictionnaire Le Robert, 1983. (v. 1). ISBN 2-85036-015-5.

## SÍTIOS NA INTERNET

ANDRADE, Paulo Alcides. Portal Met@alica. **História do Aço: Viaduto Santa Efigênia**. Disponível em: <http://www.metalica.com.br/historia-do-aco-viaduto-santa-efigenia>. Acesso em: 6.dez.2014

AUSTRALIA, AUSTRALIA. National Archives of. 29 design. creating a capital. **Walter Burley Griffin**. Disponível em: <http://design29.naa.gov.au/index.aspx>. Acesso em: 18.nov.2014

CEVIDALLI, A. Salmoni e SBORGI, F. Luigi Brizzolara. **Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 14**. Disponível em: <http://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-brizzolara\_(Dizionario\_Biografico)/>. Acesso em: 22.jan.2015

CIA. CITY. **Cia. City, pronta para os próximos 100 anos de história**. Disponível em: <www.ciacity.com.br>. Acesso em: 15.abr.2015

COMITÉ D'HISTOIRE DE LA VILLE DE PARIS. La création des 20 arrondissements parisiens. **Paris Métropolitaine**. Disponível em: <http://www.parismetropolitaine.fr/naissancedes20arrondissementsparisiens/index.html>. Acesso em: 31.jan.2015

DAVIS, Carlos. Nuestra historia paso a paso. Mapas de la ciudad de Buenos Aires a través de los años. **Barriada**. Disponível em: <http://www.barriada.com.ar/cronologia.htm>. Acesso em: 15.ago.2007

- ÉCOLE SPÉCIALE D'ARCHITECTURE. Historique. **1864 - L'École Centrale d'Architecture: une entreprise d'idée**. Disponível em: <<http://www.esa-paris.fr/ecole/historique>>. Acesso em: 7.abr.2010
- GÉOPORTAIL. **Saint-Jean-de-Bournay**. Disponível em: <[www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr)>. Acesso em: 4.ago.2013
- JAYO, Martin. A cidade inteira. **Quando a cidade era mais gentil**. Disponível em: <<http://quandoacidade.wordpress.com/2013/06/07/a-cidade-inteira/>>. Acesso em: 01.jul.2014
- Kentika - Thesaurus: Histoire de l'urbanismo. Disponível em: <<http://bibliotheque.esa-paris.fr>>. Acesso em: 30.jun.2011
- L'Architecte : revue mensuelle de l'art architectural ancien et moderne. **Documents numérisés. Périodiques numérisés**. Disponível em: <<http://portaildocumentaire.citechailot.fr>>. Acesso em:
- L'Architecture: Journal hebdomadaire de la Société centrale des architectes français. **Documents numérisés. Périodiques numérisés**. Disponível em: <<http://portaildocumentaire.citechailot.fr>>. Acesso em: 2010
- La Construction moderne : journal hebdomadaire illustré : art, théorie appliquée, pratique, génie civil, industrie du bâtiment. **Documents numérisés. Périodiques numérisés**. Disponível em: <<http://portaildocumentaire.citechailot.fr>>. Acesso em:
- MORRISON, Allan. Os bondes de Curitiba, Paraná, Brasil. **Tramz. Electric transport in Latin America**. Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>>. Acesso em: 20.jul.2012
- Parc Monceau. **Promenade anedoctique au Faubourg du Role**. Disponível em: <<http://www.apophtegme.com/ROULE/monceau parc.pdf>>. Acesso em: 13.fev.2013
- Personnes/ Joseph-Antoine Bouvard (1840-1920). **Structurae: galerie et base de données internationale d'ouvrages d'art**. Disponível em: <<http://fr.structurae.de/persons/data/index.cfm?id=d005028>>. Acesso em: 21.jan.2010
- Revue générale de l'architecture et des travaux publics : journal des architectes, des ingénieurs, des archéologues, des industriels et des propriétaires. **Documents numérisés. Périodiques numérisés**. Disponível em: <[http://portaildocumentaire.citechailot.fr/cda/portal.aspx?INSTANCE=INCIPIO&PORTAL\\_ID=carh\\_list\\_revuenumerisee.xml&SYNCHMENU=REVUENUMERISEE](http://portaildocumentaire.citechailot.fr/cda/portal.aspx?INSTANCE=INCIPIO&PORTAL_ID=carh_list_revuenumerisee.xml&SYNCHMENU=REVUENUMERISEE)>. Acesso em:
- Rua Líbero Badaró. Disponível em: <<http://saudadesampa.nafoto.net/>>. Acesso em: 2.set.2013
- Sancho de Barros Pimentel. **WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre**. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Sancho\\_de\\_Barros\\_Pimentel&oldid=38601419](http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Sancho_de_Barros_Pimentel&oldid=38601419)>. Acesso em: 22.jan.2014
- SHERWOOD, Roger. Housing Prototypes: Ilôt Schömberg. **housingprototypes.org**. Disponível em: <[http://housingprototypes.org/project?File\\_No=FRA045](http://housingprototypes.org/project?File_No=FRA045)>. Acesso em:
- WIKIPEDIA. Sancho de Barros Pimentel. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Sancho\\_de\\_Barros\\_Pimentel](http://pt.wikipedia.org/wiki/Sancho_de_Barros_Pimentel)>. Acesso em: 22.jan.2014



## ANEXO A – CORRESPONDÊNCIA DE HÉNARD A BOUVARD, EM 1.º DE NOVEMBRO DE 1896

Eugène HÉNARD  
ARCHITECTE  
Diplômé par le Gouvernement  
58, Rue St Lazare, 58  
PARIS

M. Monsieur Bouvard, Directeur  
des Services d'Architecture de l'Exposition  
de 1900.

Paris le 1 Novembre 1896.

Monsieur le Directeur

Au moment où vous allez procéder à la désignation des différents Architectes de l'Exposition de 1900 je tiens à prévenir par écrit le doute que je vous ai exprimé de vive voix, et y a quelques mois, et les raisons qui m'ont fait espérer de votre part un accueil favorable.

Tout d'abord, que vous me traitiez toujours avec la bienveillance dont vous m'avez donné tout au long la preuve, je vous demande de me charger de la construction du Palais de l'Electricité en y joignant comme complément nécessaire, une salle réservée à Paris réfléchissant à l'analogie de celle dont je vous ai montré récemment le modèle et dont l'esquisse figurait dans mon projet de Concours en 1894.

Je joins à cette lettre une note succincte qui vous expliquera comment je concis la disposition générale de l'édifice.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que depuis deux ans je travaille pour l'Exposition et que je n'ai cessé de vous donner bien diverses (Plans, études, rapports, croquis, dessins, échantillons, articles, brochure, etc.) de mon service de votre Directeur. C'est la première fois que j'en fait un autre.

Tout va bien, cependant j'insiste sur une seule raison qui selon moi militent en ma faveur, au moins autant que la première.

C'est l'expérience de mes confrères ont eu comme moi l'idée de la percée des Invalides et de la reconstruction

Je suis de l'Industrie le rapport  
 de jury est de. que cette idée n'est  
 pas abominable. Je suis même et de plus  
 glorieux. Dans mon projet de concours,  
 le projet n'a été d'être classé.  
 Dans les trois premiers prix à côté  
 de deux de mes camarades dont les  
 plans de reconstructions par des  
 propositions essentiellement différentes.  
 L'usage ordinairement suivi dans  
 les concours publics en autorisant  
 l'ajout d'un projet par le jury  
 chargé de l'exécution de l'un des  
 édifices de la nouvelle Avenue  
 construite à titre définitif.

Cependant, me voyant avec raison  
 d'être de être <sup>travaillant</sup> dans son travail  
 appelé à tous les détails, si mes deux  
 thèses dans reconnaissance devant  
 la proposition que vous avez faite à  
 Monsieur le Commissaire Général  
 d'ouvrir un nouveau concours  
 pour la Palais des Champs Elysées.  
 Des à que vous m'avez exprimé, je me  
 suis abstenu complètement d'y prendre  
 la moindre part.

Et me semble que qu'en toute  
 équité je puis prétendre à une compensation  
 Cette compensation serait la construction  
 du Palais de l'Industrie telle que  
 si vous l'indiquait au début de cette  
 lettre, je ne pourrais pas qu'en cette  
 circonstance aucun de mes confrères ait  
 plus de titre que moi pour l'obtenir.

Vous avez bien voulu reconnaître  
 les services que j'ai déjà rendus  
 à l'Exposition en me proposant de  
 vous secourir comme architecte adjoint  
 de l'atelier que fut pour moi cette  
 proposition, je me vois ai pas cette  
 que je ne renoncerais pas pour cela  
 à vous demander d'écrire une autre  
 reconnaissance.

Je suis convaincu qu'en me consacrant  
 spécialement à l'Exposition pendant  
 les trois années qui ont duré et en  
 mettant de côté toute nouvelle  
 affaire qui se présenterait à moi, je

Je serais parfaitement aise que vous  
 fussent en bonne sante en 1804  
 & c.

Je vous envoie donc l'ouvrage, ainsi  
 que vous me l'avez dit. Le mois d'août  
 dernier lorsque je me proposais de partir  
 en voyage, je vous en ai fait part  
 & vous m'en avez fait part à la demande  
 que je vous adresse aujourdhui.

Je vous prie, Monsieur le Directeur  
 d'assister à mes sentiments respectueux  
 et dévoués.

Eug. Henaut

## ANEXO B – CONTRATO FIRMADO ENTRE BOUVARD E A PREFEITURA DE SÃO PAULO, 12 DE MAIO DE 1911

CÓPIA.

PROTOCOLO GERAL E ARCHIVO

Resolução n.º 18

Folha n.º 6

16 / 6 / 1911

154-194

REPUBLICA DE SÃO PAULO

12 de Maio de 1911

TERMO DE ASSIGNAÇÃO DO ARCHITECTO SR. J. A. BOUVARD, PARA A ORGANIZAÇÃO DE UM PROJECTO DE MELHORAMENTOS NA CAPITAL. Aos dez dias do mez de maio de mil novecentos e onze, na Secretaria Geral da Prefeitura do Município de São Paulo, presente o Prefeito Municipal, Coronel Raymundo Duprat, commigo Director Geral, e deante assignado, ahi compareceu o sr. J. A. Bouvard, architecto, residente em Pariz, para o fim de assignar o presente termo, pelo qual, de accordo com a resolução municipal n.º 8, de 23 de março do corrente anno, o sr. Prefeito contracta ad referendum da Camara, com o mesmo architecto a organização de um projecto de melhoramentos na Capital, mediante as seguintes clausulas:-----

Primeira-O architecto sr. J. A. Bouvard obriga-se a estudar o plano de conjuncto, melhoramentos e extensões da cidade de São Paulo, comprehendendo esse estudo os ante-projectos das obras mais importantes, de fórma a servir, em execução, de guia segura ao desenvolvimento da idéa do seu autor, e apresentar ainda um relatorio sobre a organização administrativa, legal e financeira que lhe parecer mais conveniente á realização do projecto.

Segunda- O referido architecto obriga-se a entregar á Prefeitura a medida do seu scabamento, os diferentes documentos de que trata a clausula primeira, fornecendo antes do seu regresso á França, os elementos necessarios ás Obras, cuja realização é de caracter urgente. Terceira- Como remuneração de seus trabalhos a Prefeitura pagará ao architecto sr. J. A. Bouvard £ 5000..... (cinco mil libras esterlinas) ao cambio de 16 d., em duas prestações eguaes, sendo a primeira antes do mesmo architecto regressar ao seu paiz e a segunda depois de se achar em França e ter a Prefeitura recebido os estudos e os projectos finais. Este ultimo pagamento será feito a qualquer estabelecimento bancario,

á ordem do referido architecto. Quarta- Este contracto, de accordo com a resolução n.º 8 de 23 de março de 1911, fica sujeito á approvação da Camara Municipal de São Paulo. E, como assim disseram e ajustaram, lavrou-se o presente termo que é assignado pelo sr. Prefeito e pelos srs. J. A. Bouvard, assignando-o



tambem como testemunhas os srs. drs. Oscar Americano e José Roberto Leite Penteado, depois de pago o sello estadual de folhas de duzentos reis, como se vé da estampilha abaixo inutilisada.

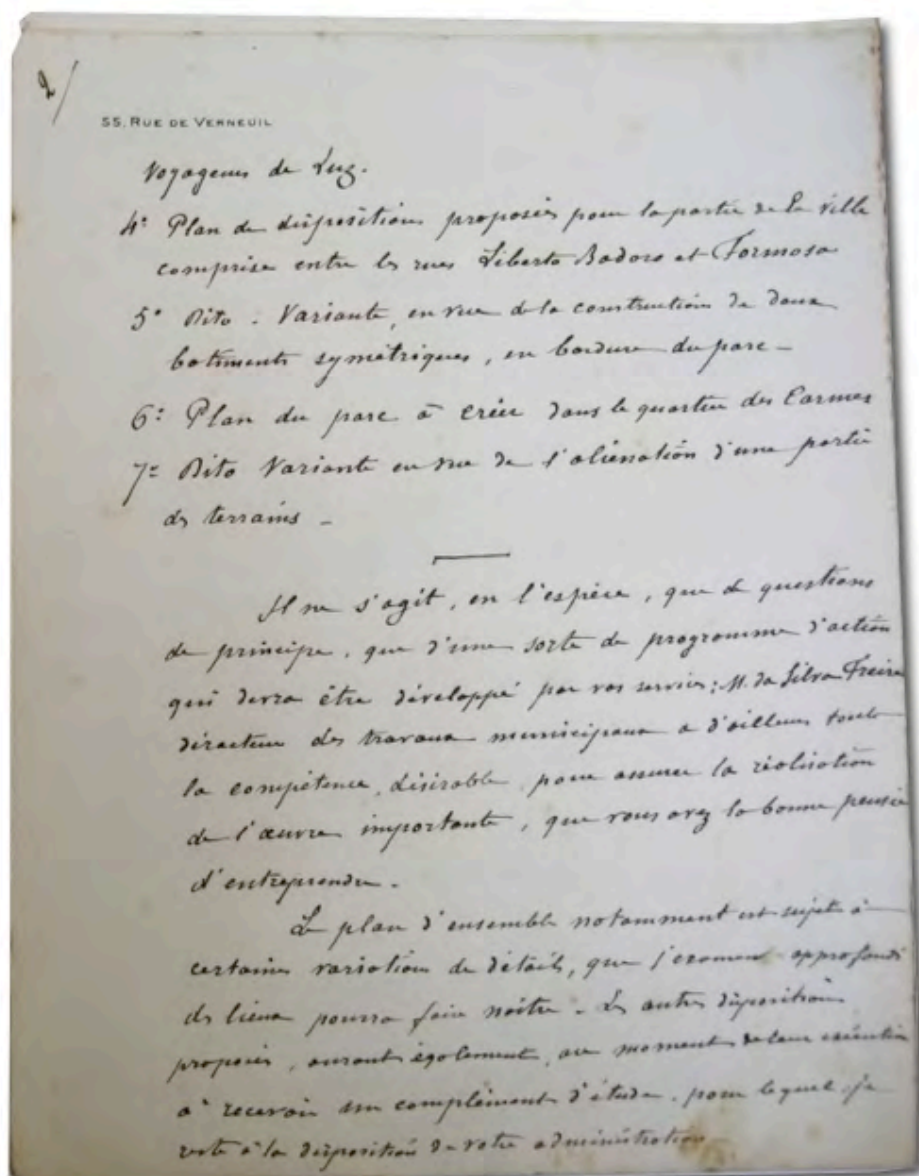
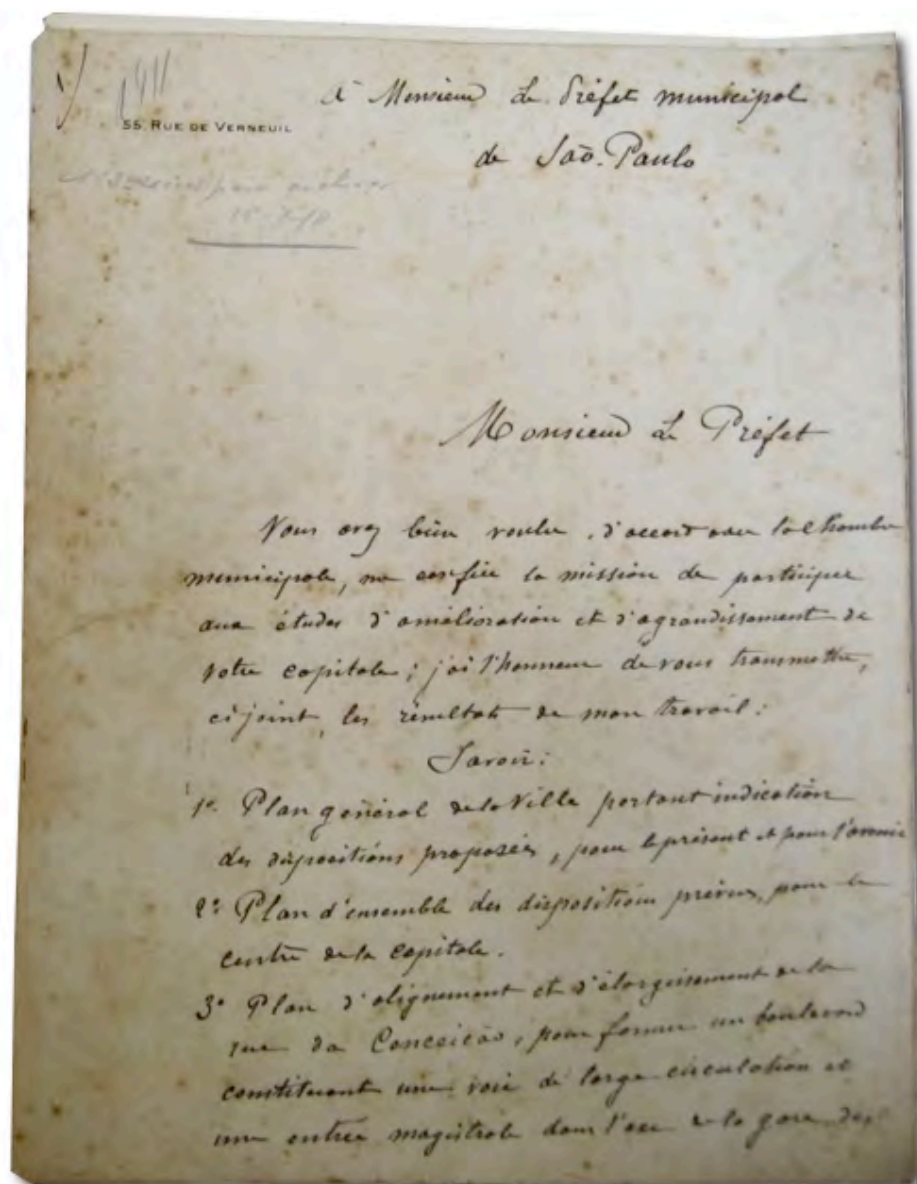
Este termo está isento de emolumentos municipaes, de accordo com a lei n. 286, de 10 de novembro de 1896. Eu, *J. A. Bouvard*

*Paulo Roberto Leite Penteado* official da 2a. secção lavrei o presente termo. E eu, Director Geral, o subscrevo, Alvaro Ramos. Raymundo Duprat, J. A. Bouvard. Oscar Americano. José Roberto Leite Penteado. Era o que se continha no original, que para aqui fielmente trasladei. Secretaria Geral da Prefeitura do Municipio de São Paulo, segunda secção, 12 de maio de 1911.

*Eu, Paulo Roberto Leite Penteado, Director Geral, Alvaro Ramos*



## ANEXO C – RELATÓRIO BOUVARD PARA SÃO PAULO - ORIGINAL MANUSCRITO, 15 DE MAIO DE 1911



55, RUE DE VERNEUIL

Dans l'élaboration du travail que j'ai l'honneur de vous soumettre, je ne me suis pas laissé aller aux impressions du premier moment, à la suggestion d'un exomem fugitif de lieux; j'ai étudié la localité, j'en suis rendu compte de son mouvement d'affaire de l'intensité de la circulation; j'ai noté ses aspects les plus intéressants, ses monuments etc. Et, c'est en partant de l'état des choses présentes que j'en ai déduit son mode de développement normal, vers l'avenir.

Il est certes très facile de tracer une ville idéale, conçue de toute pièce, en négligeant ce qui existe, en faisant abstraction de l'effort du passé; moi c'était méconnaître les résultats obtenus, c'était méconnaître sur les choses les plus respectables, c'était montrer la plus noire ingratitude <sup>envers ses dévotionnaires</sup>, c'était écrire l'histoire d'une grande cité, — ce n'était pas assurément à cela qu'il fallait tendre.

Et de fait, plus j'ai étudié la topographie de notre capitale, plus j'ai examiné ce qu'elle était à ses débuts et ce qu'elle est devenue, mieux j'ai acquis la conviction, que dans rien compromettre, il était possible de tenir poste et un bon poste de ce qui existe, pour assurer l'avenir.

55, RUE DE VERNEUIL

Par suite de la configuration du sol, il se trouve que tout naturellement, la ville se développe exagérément, au grand préjudice des finances municipales, sur les crêtes des collines dont l'accès est facile, sans que les constructions pénètrent dans les vallées, moins accessibles. — Il importe dorénavant de combler les vides, ce qui sera facile, si on veut bien adapter certains dispositifs inspirés par l'état des lieux, dispositions ayant pour conséquence un effet bien spécial, aussi intéressant que pittoresque.

Pour cela, il faut abandonner le système suranné du romier à ostrance, la première topographie absolue de la ligne droite, des voies secondaires tournant toujours perpendiculairement sur l'artère principale.

En un mot, il faut dans l'état actuel des choses, en arriver aux voies convergentes, rayonnantes au développement suivant le cas — un fait à préciser pour éviter tout inconvénient, prendre telle direction que l'intérêt des propriétaires commande.

Donc, pour la partie de la ville, pour le triangle, pour la cité, respect du passé, mobilité

5

55. RUE DE VERNEUIL

de percement et d'élargissements exagérés. Inutilité de porter la pioche sans mesure et pour le seul avantage d'en retravailler le caractère historique, archéologique, pittoresque. Je considérais en effet comme possible de décongestionner le centre commercial, d'en améliorer certains aspects, d'en régulariser le mouvement et la circulation, par quelques mesures de détail et par des procédés de désorption des courants, dans des voies enveloppantes de communications faciles.

Pour la périphérie, adaptation de circulation dans de nouvelles distributions en amphithéâtre, appropriées à la disposition pittoresque des lieux.

Ceci établi, la solution du problème <sup>se trouvait</sup> subordonnée aux données suivantes:

Obtenir le dégagement de la partie centrale de la ville, par l'amélioration de quelques parties intérieures et par l'établissement de communications larges, faciles et directes à son pourtour.

Mettre en valeur et conserver au sein les aspects et les sites les plus remarquables intérieurs et extérieurs.

6

Norme aux édifices publics, construits ou projetés en cadre rigide d'axe, un entourage qui les mette en évidence et corresponde à la rigueur de leur construction.

Assurer le développement de la ville sous des conditions normales et rationnelles.

Sur le premier point une visite minutieuse de l'intérieur de la ville, des constructions plus ou moins importantes qui s'y trouvent, des courants de circulation, nous a conduit aux dispositions portées aux plans ci-dessus visés et sur lesquels, il me paraît inutile de revenir.

Sur le 2<sup>o</sup> point cette même visite, ou plutôt les nombreuses visites successives <sup>faites</sup> dans <sup>les</sup> <sup>parties</sup> <sup>qui</sup> <sup>en</sup> <sup>dehors</sup> <sup>de</sup> <sup>l'agglomération</sup>, nous ont suggéré les indications données également aux dits plans.

Quant à la question des monuments ou édifices publics, nous ne saurions trop insister pour l'adoption de dispositions que nous avons projetées. On a décidé la construction de la cathédrale, de l'église de l'Ange, de l'église de

Gouvernement, sur l'Hôtel de Ville, sur le Palais de Justice.  
 Va-t-on les placer à l'aventure? Evidemment non!  
 Il faut de toute nécessité les diriger méthodiquement  
 d'une façon à ce qu'ils concourent à un ensemble  
 qui peut être un plus grand effet. Il faut que  
 la direction à laquelle ils entraîneront ne soit  
 pas stérile. Il y a là l'occasion d'un œuvre  
 remarquable, qui marquera une époque dans  
 l'histoire de São Paulo, qui sera la gloire  
 des pouvoirs publics qui en auront assuré  
 la réalisation et qui ne sauront trop  
 recommander. Il est des sacrifices, il est des  
 dépenses nécessaires, celle relative à la création  
 du Centre civique que je propose, et sont  
 au premier chef, parce qu'ils créent au  
 Centre de votre capitale un aspect esthétique  
 aussi grandiose qu'imposant.  
 Enfin, <sup>aucun autre</sup> ~~Quant~~ ~~à~~ l'agrandissement de la ville,  
 et son développement inévitable certain et  
 rapide, j'en ai indiqué le système, que je  
 considère comme le meilleur, je dirai presque  
 le seul acceptable dans l'état actuel de choses

Dans toute la disposition, il ne faut pas oublier  
 le maintien ou la création d'espaces libres, de centres  
 de verdure, de réservoirs d'air. Plus la population  
 augmentera, plus deviendra dense l'agglomération,  
 plus le nombre de constructions s'accroîtra, plus la  
 hauteur des maisons gagnera, plus l'organe  
 d'espaces libres, de places publiques, de squares,  
 de jardins, de parcs s'imposera.

C'est à cet effet qu'indépendamment des promesses  
 intérieures, dont je présente le emplacement au  
 la étude, en vue de l'agrandissement et de l'œuvre  
 de la ville, je conseille trois grands parcs, lieux  
 de promenade de habitants, foyers d'hygiène  
 et de bien-être, nécessaires à la santé physique  
 aussi bien que morale ~~et~~ que physique.

Je ne veux pas entrer plus avant dans  
 le détail des divers projets que je soumette à l'attention  
 de la municipalité et du Gouvernement; mais je  
 tiens à dire un mot de la disposition propre  
 pour le parc compris entre la rue Libero de Sousa  
 et le nouveau Théâtre, ainsi que de l'œuvre  
 que je propose dans l'axe et au-delà de la gare de  
 voyageurs de São Paulo, pour l'élargissement et la régularisation  
 de la rue de Conceição.

7  
 Gouvernement, sur l'Hôtel de Ville, sur le Palais de Justice.  
 N'a-t-on les places à l'aventure? Evidemment non!  
 Il faut de toute nécessité les disposer méthodiquement  
 de façon à ce qu'ils concourent à un ensemble  
 qui peut être un plus grand effet. Il faut que  
 la disposition à laquelle ils entraîneront ne soit  
 pas stérile. Il y a là l'occasion d'un œuvre  
 remarquable, qui marquera une époque dans  
 l'histoire de São Paulo, qui sera la gloire  
 des pouvoirs publics qui en auront assuré  
 la réalisation et qui ne saurait trop  
 recommander. Il est des sacrifices, il est des  
 dépenses nécessaires, celle relative à l'édification  
 du Centre civique que je propose, et sont  
 au premier chef, parce qu'ils créent au  
 Centre de votre capitale un aspect esthétique  
 d'une grandeur qui imposent  
 d'offrir, <sup>encore que coûteux</sup>  
~~Quant~~ <sup>Quant</sup> à l'agrandissement de la ville,  
 et son développement inévitable certain et  
 rapide, j'en ai indiqué le système, que je  
 considère comme le meilleur, je dirai presque  
 le seul acceptable dans l'état actuel de choses

8  
 Dans toute la disposition, il ne faut pas oublier  
 le maintien ou la création d'espaces libres, de centres  
 de verdure, de réservoirs d'air. Plus la population  
 augmentera, plus deviendra dense l'agglomération,  
 plus le nombre de constructions s'accroîtra, plus la  
 hauteur des maisons gagnera, plus l'organe  
 d'espaces libres, de places publiques, de squares,  
 de jardins, de parcs s'imposera.  
 C'est cet effet qu'indépendamment des promotions  
 intérieures, dont je présente les emplacements au  
 Centre, en vue de l'agrandissement et de l'élargissement  
 de la ville, je conseille trois grands parcs, lieux  
 de promenade de habitants, foyers d'hygiène  
 et de bien-être, nécessaires à la santé physique  
 aussi bien que morale ~~et~~ que physique.  
 Je ne veux pas entrer plus avant dans  
 le détail des divers projets que je soumette à l'attention  
 de la municipalité et du Gouvernement; mais je  
 tiens à dire un mot de la disposition propre  
 pour le parc compris entre la rue Libero de Souza  
 et le nouveau Théâtre, ainsi que de l'œuvre  
 que je propose dans l'axe et en face de la gare de  
 voyageurs de São Paulo, par l'élargissement et la régularisation  
 de la rue de Concórdia.