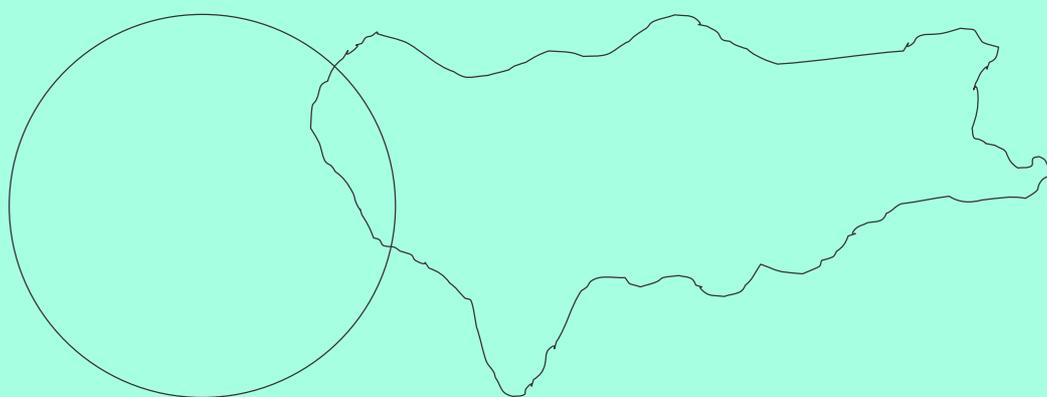


UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS



INCORPORAÇÃO DO IDEÁRIO DA *GARDEN-CITY* INGLESA NA  
URBANÍSTICA MODERNA BRASILEIRA:  
ÁGUAS DE SÃO PEDRO

RICARDO TREVISAN

Orientador Prof. Dr. RICARDO SILOTO DA SILVA

SÃO CARLOS  
2001 – 2003

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS



CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA



**“INCORPORAÇÃO DO IDEÁRIO DA *GARDEN - CITY* INGLESA  
NA URBANÍSTICA MODERNA BRASILEIRA :  
ÁGUAS DE SÃO PEDRO”**

Arq. RICARDO TREVISAN

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana do Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia da Universidade Federal de São Carlos, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Engenharia Civil, Área de concentração em Engenharia Urbana.

Orientador: Prof. Dr. RICARDO SILOTO DA SILVA

São Carlos – 2003

APOIO FINANCEIRO: FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA DO ESTADO DE SÃO PAULO



**Ficha catalográfica elaborada pelo DePT da  
Biblioteca Comunitária da UFSCar**

T814ii

Trevisan, Ricardo.

Incorporação do ideário da Garden-City inglesa na urbanística moderna brasileira: Águas de São Pedro / Ricardo Trevisan. -- São Carlos : UFSCar, 2004.  
254 p.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal de São Carlos, 2003.

1. Renovação urbana. 2. Espaço urbano - história. 3. Modelos urbanos. 4. Planejamento urbano. I. Título.

CDD: 711.4(20<sup>a</sup>)

DEDICO ESTE TRABALHO A DUAS PESSOAS PELAS  
QUAIS APRESENTO INESTIMÁVEL ADMIRAÇÃO:

MEU PAI E MINHA MÃE,

SENDO UMA PEQUENA RETRIBUIÇÃO A TUDO  
QUE ME DERAM NESTA VIDA.

## AGRADEÇO:

à minha família (pais, irmãos, cunhadas e sobrinhos) pelo apoio, pela compreensão e pelas alegrias dadas ao longo deste período.

à minha avó Yolanda (*in memoriam*).

à Alguém Superior que, mesmo em momentos descrente, acredito ter me iluminado e me guiado nesta jornada.

ao meu orientador e amigo Ricardo Siloto pelo comando, pela liberdade, dedicação e paciência exercidas nesta empreitada. Agradeço-o também por seu companheirismo, permitindo uma saudável relação entre orientador e orientando.

a meus amigos e colegas, participantes desta etapa de minha vida: Amanda Cristina Franco, Ana Paula Cassago, Anna Sophia Barbosa Baracho, Antônio Carlos Bonfato, Cláudia Gomes de Araújo, Jaqueline Boria Fernandez, Lara Leite Barbosa, Lourdes Mara, Maria Tereza Barbugli, Marina Vasconcelos Santana, Mirela Macedo, Nádia Fontes, Nilce Cristina Aravecchia, Ricardo Antunes, Wanderley Machado Diniz Júnior.

à secretária Fátima (Pro-Ad; UFSCar) por sua felicidade e sua ajuda nos contatos com o orientador.

a Celso e Lia pela permissão de adentrar e explorar os arquivos do Eng. Jorge de Macedo Vieira no Departamento de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de São Paulo (DPH-SP).

à Prof<sup>ª</sup>. Dra. Ana Cristina A. Fernandes por sua contribuição acadêmica e por sua paciência ao me introduzir ao universo das atividades docentes.

ao Prof. Dr. Carlos Roberto Monteiro de Andrade (EESC-USP) como mestre colaborador deste trabalho nas suas diversas etapas.

à Prof<sup>ª</sup>. Dra. Cristina Meneguello (IFCH-UNICAMP) pela avaliação histórica e crítica feita sobre o trabalho de qualificação.

a Antônio F. de Moura Andrade pelo acesso a materiais e informações cedidas gentilmente sobre a cidade de Águas de São Pedro.

à FAPESP pelo fomento financeiro desta pesquisa.

“MAS AS COISAS FINIDAS,  
MUITO MAIS QUE LINDAS,  
ESSAS FICARÃO.”

CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE  
(MEMÓRIA, *CLARO ENIGMA*, 1951)

## RESUMO

Este trabalho intitulado “Incorporação do ideário da *Garden-City* inglesa na urbanística moderna brasileira: Águas de São Pedro”, desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana (PPG-EU) da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), apresenta o estudo do plano urbanístico da cidade de Águas de São Pedro (São Paulo) e sua relação com os conceitos da *Garden-City* inglesa, estruturando-se em quatro partes diferentes.

Na primeira parte do trabalho, procura-se percorrer, através de um breve panorama, a história do urbanismo pós-Revolução Industrial, identificando as principais tipologias urbanísticas originárias desta época e atentando-se, especialmente, à tipologia Cidade-Jardim, desde a origem na Inglaterra à sua difusão mundial.

Na parte subsequente, recorre-se ao estudo da apropriação desta tipologia em solo nacional articulado com uma análise econômica, política, social e cultural do Brasil nas primeiras décadas do século XX.

A terceira parte adentra no universo do profissional responsável pela criação do projeto urbano de Águas de São Pedro, o engenheiro urbanista Jorge de Macedo Vieira, identificando suas principais influências assim como sua evolução produtiva. Do mesmo modo, outros profissionais envolvidos no projeto foram analisados

E, finalmente, na quarta parte, faz-se o entendimento do plano adotado no balneário, com devida análise empírica, elegendo-se, a partir daí, os elementos que o aproximem dos conceitos procedentes da tipologia Cidade-Jardim.

Assim, essa pesquisa agrega-se a outras que estudam a utilização da tipologia urbanística *Garden-City* (Cidade-Jardim) no Brasil, contribuindo para ampliar os conhecimentos sobre uma escola que se fez presente na história do urbanismo nacional.

PALAVRAS – CHAVE: História do Urbanismo; Correntes e Modelos Urbanísticos; Cidade-Jardim; Cidade Nova; Cidade Balneária; Águas de São Pedro; Planejamento Urbano; Projeto Urbano.

## ABSTRACT

This work, entitled “Inclusion of anthology of ideas from the english Garden-City into Modern Brazilian urban design: Águas de São Pedro” developed in the Graduate Course in Urban Engineering at the Federal University of São Carlos (UFSCar), presents a study of the urban plan of Águas de São Pedro town, state of São Paulo, and its relation to the Garden-City’s concepts, structured in four different parts.

In its first part is given a brief overview of the history of post-Industrial Revolution urbanism, identifying the main urban typologies originating during this time and focusing especially on the Garden City typology from its English origin to its worldwide diffusion.

From here, the study delves in the appropriation of this typology by brazilian designers (architects and engineers), articulated with economic, political, social and cultural analysis of this country in the first decades of the XX<sup>th</sup> Century.

The third part analyses the universe of professional responsible for the creation of the city plan of Águas de São Pedro, urban engineer Jorge de Macedo Vieira, identifying his main influences and his productive evolution. Also, others professionals involved with this project are included.

Finally, in the fourth part is done a comprehensive study of the adopted plan for the Watering town, along with its due empirical analysis, electing, from there, the elements that relate it to the Garden-City typology.

This research therefore adds itself to others that study the use of the Garden-City urban typology in Brazil, contributing in this manner to extend knowledge about a school that participated actively in the history of brazilian urbanism.

**KEY WORDS:** Urban History; Garden-City Movement; New Towns; Águas de São Pedro Watering town; Urban Planning; Urban Project.

# SUMÁRIO

<b>Resumo</b> .....	I
<b>Abstract</b> .....	II
<b>1. Apresentação</b> ... ..	3
1.1. Dos objetivos .....	3
1.2. De um olhar histórico e suas especificidades .....	4
1.3. De uma abordagem sobre o urbano .....	9
1.4. Da estrutura do trabalho .....	11
<b>2. Cidade-Jardim: origem, produção e ressonância</b> .....	14
2.1. O Urbanismo na passagem do século XIX para o XX .....	14
2.1.1. A Cidade Industrial .....	15
2.1.2. Respostas ao caos urbano .....	22
▪ As propostas utópicas .....	26
▪ Cidades Empresariais Inglesas .....	34
▪ Cidade Linear de Arturo Soria y Mata .....	38
▪ Cidade Industrial de Tony Garnier .....	41
▪ Cidade Funcionalista de Le Corbusier .....	45
▪ Cidade Artística de Camillo Sitte .....	52
2.2. O surgimento do ideário <i>Garden-City</i> .....	56
2.2.1. Ebenezer Howard .....	57
2.2.2. Origem do ideário Cidade-Jardim .....	62
2.2.3. Primeiras produções .....	70
▪ Raymond Unwin e Richard Barry Parker .....	71
▪ A primeira Cidade-Jardim: Letchworth .....	75
▪ O primeiro Subúrbio-Jardim: Hampstead .....	81
▪ A segunda Cidade-Jardim: Welwyn Garden City .....	86
2.2.4. Ressonâncias .....	90
<b>3. Cidade-Jardim no Brasil</b> .....	95
3.1. A construção de um cenário nacional: início do século XX .....	95
3.1.1. Aspectos econômicos .....	96
3.1.2. Aspectos políticos .....	103
3.1.3. Aspectos sociais .....	106
3.1.4. Aspectos culturais .....	111
3.2. A produção urbanística brasileira nas primeiras décadas do século XX .....	115
3.2.1. Projetos de Melhoramentos, Embelezamento e Saneamento .....	117

3.2.2. Projetos de Cidades Novas . . . . .	122
3.3. A Introdução do ideário <i>Garden-City</i> no Brasil . . . . .	130
3.3.1. Antecedentes . . . . .	130
3.3.2. Primeiro momento: São Paulo . . . . .	131
3.3.3. Segundo momento: Outros Estados . . . . .	136
<b>4. Os construtores da Estância . . . . .</b>	<b>142</b>
4.1. Os Empreendedores: Irmãos Moura Andrade . . . . .	142
4.1.1. A Cidade Nova de Andradina . . . . .	145
4.2. O Engenheiro Urbanista Jorge de Macedo Vieira . . . . .	148
4.2.1. Sua formação . . . . .	149
4.2.2. Sua produção . . . . .	151
4.3. O Escritório Saturnino de Brito . . . . .	162
4.4. O Engenheiro Civil Luiz Camerlingo . . . . .	165
4.5. Outros profissionais . . . . .	170
<b>5. A Estância Hidromineral de Águas de São Pedro . . . . .</b>	<b>173</b>
5.1. O Urbanismo de uma Cidade Balneária . . . . .	174
5.2. A Criação de uma Cidade Nova . . . . .	185
5.2.1. A Escolha do Local . . . . .	185
5.2.2. Partido Projetual . . . . .	193
5.2.3. A Implementação . . . . .	197
5.3. O Projeto . . . . .	201
5.3.1. Implantação e Zoneamento . . . . .	201
5.3.2. Traçado Viário . . . . .	206
5.3.3. Plano de Saneamento . . . . .	209
5.3.4. Áreas Residenciais . . . . .	213
5.3.5. Áreas Verdes e Equipamentos Recreativos . . . . .	217
5.3.6. Ampliação do Projeto em 1964 . . . . .	222
5.4. A Cidade-Jardim no Projeto . . . . .	225
<b>6. Considerações Finais . . . . .</b>	<b>230</b>
<b>7. Lista de Ilustrações . . . . .</b>	<b>234</b>
<b>8. Núcleo Documental . . . . .</b>	<b>238</b>
<b>9. Referência Bibliográfica . . . . .</b>	<b>249</b>

# 1. APRESENTAÇÃO . . .

*O que distingue o urbanismo de qualquer outra disciplina institucionalizada não é certamente a qualidade dos seus conteúdos, mas o processo com que os elabora, os coloca em relação dialética entre si, os organiza em um sistema cujos diversos componentes dão lugar a uma resultante. A resultante não é um quadro estatístico nem a representação sintética de uma situação social de fato; é um programa, um plano, um projeto tendo em vista a mudança de uma situação de fato reconhecida insatisfatória. Trata-se, porém, de saber o que e com que fim se programa, se planeja, se projeta.*

Giulio Carlo Argan (1995, p.211)

## 1.1. DOS OBJETIVOS

Como OBJETIVO CENTRAL apresenta-se a análise do projeto urbanístico implantado na cidade de Águas de São Pedro. Buscou-se verificar sua relação com os conceitos da *Garden-City* inglesa, através de seu planejamento, seu desenho e das demais características inerentes ao ideário inglês. A produção urbanística do engenheiro Jorge de Macedo Vieira, autor do projeto, e os ideais seguidos pelo mesmo compuseram o OBJETO DE ANÁLISE, visando a obter-se uma compreensão mais pertinente da concepção projetual adotada. Paralelamente, outros instrumentos que auxiliaram na compreensão do objeto em estudo foram: o resgate dos princípios que norteavam tal proposta em sua origem (Inglaterra); a sua releitura e a sua apropriação num país tropical; uma apreensão do contexto social, econômico, político e urbanístico do Brasil (Estado de São Paulo, principalmente) nas primeiras décadas do século XX; um estudo sobre a tipologia: cidade turística; além de um conhecimento sobre o universo que envolvia os empreendedores e demais profissionais atrelados à criação do balneário.

*Se quisermos lançar novos alicerces para a vida urbana, cumpre-nos compreender a natureza histórica da cidade e distinguir, entre as suas funções originais, aquelas que dela emergiram e aquelas que podem ser ainda invocadas. Sem uma longa carreira de saída pela História, não teremos a velocidade necessária, em nosso próprio consciente, para empreender um salto suficientemente ousado em direção ao futuro, pois grande parte dos nossos atuais planos, sem exceção de muitos daqueles que se orgulham de ser “avançados” ou “progressistas”, constituem pouco engraçadas caricaturas mecânicas das formas urbanas e regionais (passadas/remotas no tempo).*

Lewis Mumford (1982, p.9)

## 1.2. DE UM OLHAR HISTÓRICO E SUAS ESPECIFICIDADES

INCORPORAÇÃO DO IDEÁRIO DA *GARDEN-CITY* INGLESA NA URBANÍSTICA MODERNA BRASILEIRA: ÁGUAS DE SÃO PEDRO é um estudo histórico, inserido num contexto de relações e interconexões socioculturais, onde procurou-se obter múltiplos significados para uma abrangente leitura do projeto urbanístico de Águas de São Pedro. Para essa empreitada, seguiu-se a orientação de Peter Hall (1995), ao este afirmar que

*(...) penetrar no mundo cultural e social em que o mesmo viveu, já desvanecido, e de onde tirou o material essencial às suas percepções, com costumes diferentes e uma visão diferente da condição humana, é investir na tentativa de reconstrução do universo mental que povoava as aspirações desses “construtores de cidades” do princípio do século. (Hall, 1995)*

A reconstrução de um objeto a partir de uma investigação histórica das partes que o compõem consiste numa construção analítica provisória (nunca definitiva), permeada de riscos (dados não-verídicos) e realizada sobre um percurso *labiríntico* (de incertezas), como expõe Manfredo Tafuri no capítulo introdutório de seu livro *La Esfera y el Laberinto* (1984). Do mesmo modo, deve-se ressaltar que o agente responsável por esta jornada, utilizando-se de um conhecimento interpretativo dos fatos, terá influência direta sobre os resultados obtidos, uma vez que seu repertório e seu universo temporal são únicos.

Para Tafuri, o trabalho histórico dar-se-á num campo de tensões pela busca de respostas aos acontecimentos (*proyecto de una crisis*). Estas tensões são geradas pela diversidade e especificidade

dos instrumentos utilizados para a desconstrução da realidade captada: disciplinas, técnicas, linguagens, instrumentos analíticos e estruturas de largo período de tempo. A desconstrução, passo a passo, da linearidade e dos dados, dos vestígios e dos sinais existentes a partir destes instrumentos, permite-nos ter uma nova apreensão acerca do elemento em estudo, entendendo-se que esta apreensão não será nunca a resposta definitiva, pois novas e diferentes leituras poderão ser feitas.

Assim, o reconhecimento das incertezas, das lacunas, do distanciamento temporal entre sujeito e objeto de análise, da incapacidade de se obter a verdade universal, da insegurança que o trabalho histórico revela, possibilita ao historiador ou ao investigador não somente criar uma leitura aberta sobre o tema como também incentivar outros agentes (pesquisadores) a reformular suas concepções, propor novos caminhos de discussões, criticar as arguições elaboradas, enfim, estimular a produção de informações sobre o objeto em estudo.

Sabendo-se que a reconstrução do universo que se fez presente numa determinada época é necessariamente parcial, a mesma pode ser feita de modo coerente e relevante, como Edward P. Thompson (1981) certifica:

*O conhecimento histórico é pela sua natureza, (a) provisório e incompleto (mas não, por isso, inverídico), (b) seletivo (mas não, por isso, inverídico), (c) limitado e definido pelas perguntas feitas à evidência (e os conceitos que informam essas perguntas), e, portanto, só “verdadeiro” dentro do campo assim definido.*  
(Thompson, 1981)

Consciente desta pluralidade de significados, das limitações e da fragilidade das estruturas que compõem a pesquisa histórica; da transformação que a história exerce sobre si mesma; e da desconstrução que esta faz sobre o real consolidado; esta pesquisa se debruçou sobre o universo histórico do período de criação da Estância Hidromineral de Águas de São Pedro, buscando responder a questões que pudessem nos aproximar ao máximo de sua realidade. Dentre estas indagações, estabeleceram-se questões centrais, instigadoras e delimitadoras do problema de pesquisa, apresentadas a seguir:

1. O que é Cidade-Jardim? Qual a sua origem, suas características e suas dissonâncias?
2. Como ocorreu, no Brasil, a incorporação dos princípios e das diretrizes que compuseram a proposta original de Cidade-Jardim? Qual o contexto econômico, político, social, cultural e urbanístico deste período (início do século XX)?
3. Qual o papel desempenhado pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira nesse processo e como ele recebeu e articulou este conceito? Como se deu a dinâmica da utilização do conceito na produção de Vieira?
4. Quais os agentes/sujeitos envolvidos na criação da Estância Hidromineral de Águas de São Pedro?

5. E, finalizando, como foi a utilização do modelo Cidade-Jardim na Estância?

Certamente, para a obtenção das respostas às perguntas formuladas, a pesquisa utilizou fontes e métodos, por vezes, não usuais na historiografia clássica. A este propósito, recorrendo às palavras de Peter Burke, no livro *A Escrita de História – Novas Perspectivas* (1992):

*Os maiores problemas para os novos historiadores são certamente aqueles das fontes e dos métodos. Já foi sugerido que quando os historiadores começam a fazer novos tipos de perguntas sobre o passado, para escolher novos objetos de pesquisa, tiveram de buscar novos tipos de fontes, para suplementar os documentos oficiais. Alguns se voltaram para a história oral; outros à evidência das imagens; outros à estatística. Também se provou possível reler alguns tipos de registros oficiais de novas maneiras. (...) Há também a cultura popular e a cultura material, instrumentos para a leitura da história de uma nova forma.*  
(Burke, 1992)

Diferentes objetos, tempos, métodos e fontes permitem-nos a construção de *várias histórias*, como história social, história cultural, história material, história das mentalidades, história econômica, história regional e história urbana. Neste sentido, Lewis Mumford em *A Cidade na História: Suas Origens, Transformações e Perspectivas* (1982) salienta que:

*(...) situaremos em bases falsas todo problema da natureza da cidade, se procurarmos apenas estruturas permanentes, amontoadas por trás de muralhas. (...) Se quisermos identificar a cidade, devemos seguir a trilha para trás, partindo das mais completas estruturas e funções urbanas conhecidas, para os seus componentes originários, por mais remotos que se apresentem no tempo, no espaço e na cultura (...).*  
(Mumford, 1982)

Articulando esta multiplicidade histórica como método de desconstrução espacial e de leitura de nosso objeto e sua domada reconstrução, o olhar histórico desta pesquisa se focou, então, na escolha do recorte temporal do trabalho. O historiador francês Bernard Lepetit, em *Por uma Nova História Urbana* (2001), trabalhou a questão temporal para estudos urbanos através de métodos que sobrepujam diferentes genealogias, pertencentes a uma mesma cidade e seu espaço. Esta sobreposição de *layers* temporais, ancorados num espaço comum, produziram, portanto, uma trama histórica mais próxima ao processo de conformação exata sobre a cidade focada. Em nosso trabalho, porém, este artifício metodológico se deu de forma diferenciada pois o objeto empírico apresenta uma distinta particularidade: a marca de um ponto temporal inicial – a inauguração da cidade. Águas de São Pedro surgiu como uma Cidade Nova, em fins dos anos 1930, tendo sua materialidade fixada sobre um espaço até então *in natura* (ocupado apenas por matas ou fazendas); uma *tabula rasa* que ganhou forma num único golpe dado por seus empreendedores. Sendo assim, a sobreposição genealógica prevista por Lepetit, neste trabalho, foi criteriosamente deslocada no espaço, lançando âncoras a outras regiões de interesse, para que pudéssemos alcançar, pela leitura histórica destas

espacialidades, a origem e os motivos que proporcionaram a criação da Estância e suas características projetuais.

Le Corbusier, quando fez abordagem à historiografia em *A Carta de Atenas* (1993), na década de 1930, ponderou: *A história é inscrita nos traçados e nas arquiteturas das cidades. Aquilo que dela subsiste forma o fio condutor que, juntamente com os textos e os documentos gráficos, permite a representação de imagens sucessivas do passado* (Le Corbusier, 1993).

Mas o que fazer quando uma cidade não apresentava traçado, quanto mais arquitetura? Que recorte temporal se deve adotar, neste caso, para uma leitura mais adequada do objeto empírico?

A delimitação do período estudado nesta pesquisa se diferencia da dos trabalhos históricos que focam cidades constituídas ao longo de décadas, séculos, milênios. Embora uma Cidade Nova tenha um marco temporal preciso, isto não significa que sua história se inicie somente a partir deste ponto. A cidade sem passado é utópica, mesmo tendo sido gerada num curto espaço de tempo. Sabemos que, para qualquer nascimento, existe um estágio fetal e os antecedentes que levaram a sua concepção. Declarar que uma cidade não tem passado é restringir-se apenas ao seu aspecto físico, aquilo que se coloca como humanamente visível. Nossa busca foi além de sua materialidade física, encontrando, na sociedade da virada do século XIX e nas três décadas subsequentes, uma trama de fenômenos que permitiram a montagem de um quadro histórico para a devida análise de Águas de São Pedro, conforme ressaltou o arquiteto Nestor Goulart Reis Filho em seus estudos sobre o assunto, intitulados *Urbanização e Teoria* (s/d):

*É possível ver nesse apego às condições práticas de realização uma incapacidade – ou, talvez, resistência – de elaborar uma visão de conjunto dos fenômenos de urbanização e, nesse caso, o “realismo” dessas posições, tantas vezes defendido, é antes uma limitação estreita às condições particulares de cada plano e às perspectivas imediatas – em certos casos, pragmática – de sua realização.* (Reis Filho, s/d)

O percurso desta empreitada se inicia num período anterior à virada do século XIX, quando nossas atenções se voltam para o entendimento de uma nova sociedade que surgia com a Revolução Industrial. Deste contexto de novas relações sociais, políticas, econômicas, culturais e científicas, surgem transformações do espaço ocupado pelo homem: a casa, a rua, a cidade. Positivas ou negativas, estas transformações nos levam ao nosso primeiro objeto de estudo: o ideário urbanístico Cidade-Jardim – de Ebenezer Howard – com suas produções e sua disseminação mundial.

As transformações, no século XIX, pertencentes ao restrito grupo de países centrais (Europa e Estados Unidos, principalmente) se estenderam, no início do século XX, aos países periféricos, dentre eles, o Brasil. As causas e respectivas conseqüências que levaram nosso país a estas transformações, incluindo a incorporação de conceitos howardianos no espaço urbano de nossas

idades, nortearam o segundo limite temporal do trabalho. Como justificativa desta contextualização mais ampla – cenário internacional, cenário nacional e cenário da cidade –, recorre-se às palavras do geógrafo Milton Santos em *Pensando o Espaço do Homem* (1982) em que o autor, ao debater sobre uma metodologia *conseqüente*, conclui que *a cidade é uma totalidade menor, dependente, ao mesmo tempo, de uma lógica local, de uma lógica nacional e de uma lógica mundial*.

O terceiro e último momento se aproxima à data de inauguração da cidade: 25 de julho de 1940. Trata-se do período que antecede seu nascimento e foi dedicado a uma percepção dos fatores que colaboraram para o fomento da obra e para as características que permearam o plano da Estância Hidromineral. A importância deste recorte foi fundamental para que pudéssemos entender e diagnosticar o planejamento urbano e suas estruturas. Nossa atenção ao plano desta Estância termina nos primeiros anos após sua inauguração, entendendo-se que a análise de sua ocupação e de seu desenvolvimento pode se desdobrar em outros projetos de pesquisas <sup>1</sup>.

Para efetivação de nosso trabalho, as bases informativas foram construídas não somente com fontes primárias bibliográfica e iconográfica, como também com outros tipos de fontes: documentos (registros oficiais), entrevistas, dados quantitativos, estudos projetuais, etc. A sistematização deste material, em específico, dos materiais iconográficos (planta, fotos e vídeos), foi realizada e apresenta-se aqui sob a forma de um arquivo, o Núcleo Documental (Capítulo 8). Já as fontes bibliográficas foram processadas articuladamente, de forma a propiciar a compreensão das mudanças históricas como um processo.

Quanto às demais, procurou-se estabelecer o método indiciário, *que nada mais é do que captar nas pequenas pistas mudanças profundas, possibilitando-nos, diante destes pequenos vestígios, conceber uma imagem, uma história* (Priori, 1994). Como exemplo, estabeleceu-se uma confrontação de dados entre o ponto de vista dos entrevistados nestes últimos dois anos e as informações extraídas de documentação da época (artigos de jornais da cidade de São Pedro, das décadas de 1930 e 1940, e da cidade de Águas de São Pedro, da década de 1950), buscando-se maior aproximação da veracidade dos fatos ocorridos.

As fontes coletadas para o desenvolvimento desta dissertação foram levantadas junto aos seguintes arquivos:

- Prefeitura Municipal de Águas de São Pedro;
- Prefeitura Municipal de São Pedro;
- Prefeitura Municipal de Welwyn Garden City, Inglaterra;
- Acervo do *First Garden City Heritage Museum* – Letchworth, Inglaterra;

---

<sup>1</sup> Atualmente o mestrando Antônio Carlos Bonfato, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, direciona sua dissertação neste sentido: o desenvolvimento da cidade.

- Acervo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira presente no Departamento de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de São Paulo;
- Acervo particular de Antonio F. Moura Andrade;
- Acervo particular de Francisco Moura Andrade;
- Acervo do Grande Hotel São Pedro – SENAC;
- Cartório de Registro Civil da Comarca de São Pedro;
- Biblioteca Comunitária – UFSCar;
- Biblioteca Central da Escola de Engenharia de São Carlos – USP;
- Biblioteca Central – UFU;
- Biblioteca Central – UNICAMP;
- Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – PUCC;
- Biblioteca Central da Escola Politécnica – USP;
- Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP;
- Biblioteca da Faculdade de Economia e Administração – USP;
- Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP;
- Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UNICAMP;
- Biblioteca Municipal de Águas de São Pedro; e
- Biblioteca pessoal de Octavio Moura Andrade.

Assim, nosso olhar sobre a cidade de Águas de São Pedro se emoldurou perante estas especificidades traçadas, selecionando métodos e fontes que nos permitiram caminhar por um trajeto complexo e frágil, próprio da historiografia. Do mesmo modo, definiu-se como relevante para o desenvolvimento desta pesquisa uma breve estruturação do objeto Cidade enquanto objeto de análise, entendendo-se as características gerais que o delineiam, conforme expostas a seguir.

### 1.3. DE UMA ABORDAGEM SOBRE O URBANO

A hermenêutica de cidade estrutura-se em múltiplos significados que, incessantemente, modificam-se de acordo com as necessidades de um determinado período. Estas necessidades provêm de partes diversas (física, social, política, econômica, mercantil, cultural e demográfica, entre outras) que moldam a cidade e lhe dão suas formas e significados peculiares. Neste sentido, cada cidade é única e por isso entende-se que a cidade da Antigüidade não é igual à Renascentista, que, por sua vez, não é igual à Contemporânea, que não é igual à Medieval e que nem mesmo duas cidades de um

mesmo período são iguais. Aspectos semelhantes podem-nas aproximar, cada uma se insere, porém, num determinado tempo e contexto, com dinâmica e escala diferenciadas e, portanto, com elementos que lhe conferem sua própria identidade. Milton Santos (*Pensando o Espaço do Homem*, 1982) revela, na citação a seguir, a dinâmica temporal e as diferenças que constroem a cidade:

*Essas estruturas, bem como a totalidade, não são fixas, pois evoluem no tempo. A evolução de cada uma dessas estruturas e de cada um dos seus elementos ou variáveis difere qualitativa e quantitativamente. Trata-se de uma evolução diacrônica, no decorrer da qual cada variável conhece uma mudança relativa de valor, a cada mutação. Essa mudança de valor é relativa já que pode ser entendida em sua relação com o todo.*

*É assim que os lugares – combinações localizadas de variáveis sociais – mudam, de papel e de valor, à medida em que a história se vai fazendo.* (Milton Santos, 1982)

A cidade se faz no espaço e no tempo, através da ação do homem e deixa seus traços na história, segundo descreve a urbanista Raquel Rolnik em seu livro *A Cidade e a Lei* (1997):

*A história das cidades é marcada por eventos especiais ou corriqueiros que agem sobre imensa inércia dos edifícios e das tradições. Podemos captar esse movimento de múltiplas formas: através da história intelectual, captando as idéias e conceitos que tecem sua cultura através da história de sua arquitetura e urbanismo, em uma cartografia de sua geografia construída pelo homem.* (Rolnik, 1997)

Rolnik apresenta não apenas o panorama no qual a história da cidade se constitui, como aponta, inclusive, para a possibilidade de se ter a história pelo tempo espacial de uma cidade, através de um recorte feito a partir de sua arquitetura e de seu urbanismo, questionando sua origem e sua evolução.

Compreender uma cidade por sua história, sob o ponto de vista urbanístico, permite-nos entender sua configuração atual, criticá-la e projetar seu desenvolvimento. A pesquisa histórica não se restringe apenas em entender ao processo de desenvolvimento de uma cidade, como pode também trazer, à tona, exemplos urbanísticos que nos auxiliem no planejamento das mesmas. O resgate histórico deve ser compartilhado e acrescido de instrumentos de outras ciências, como a geografia, a sociologia e a economia, para permitir um entendimento mais preciso da pluralidade de elementos presentes no perímetro urbano. O uso da interdisciplinaridade, a partir de uma *confrontação cruzada das interrogações das ciências humanas* consiste em apenas uma das possibilidades e maneiras de se refletir e estudar a cidade.

Bernard Lepetit (*Por uma Nova História Urbana*, 2001) utilizou-se desta interdisciplinaridade como método de investigação urbana, destacando o método sociológico como o mais importante para se compreender a história de uma cidade. Reis Filho (*Urbanização e Teoria*, s/d) compartilha da mesma posição ao afirmar que *qualquer elemento espacial é dotado de significação social e a vida social, no*

*meio urbano, não tem a possibilidade de se organizar sem uma estrutura espacial que a limita e por ela mesma é engendrada e transformada em resposta às suas características.*

Assim como há uma relação entre o espaço e a estrutura social, ou entre o espaço e qualquer outra estrutura urbana (econômica, política, cultural, etc.), outros tipos de relações vão existir. Dentre estas, situa-se a relação hierárquica e cambial interligando as estruturas de uma escala urbana às estruturas de uma escala regional ou global. Com ela é possível: ao historiador buscar respostas para suas dúvidas, indo além dos limites da cidade que estuda, e ao planejador adequar seu plano numa escala regional ou global, por exemplo.

A cidade, como objeto de estudo, visando à apreensão de seus significados e de suas estruturas, impõe abordagens próprias e singulares de sua complexidade, como já foi visto. Nesta pesquisa, este entendimento do universo urbano tratou-se apenas de um dos elementos utilizados para enriquecer nossa análise sobre o planejamento e criação da Estância Hidromineral de Águas de São Pedro.

*Essa recorrência à história deveria permitir a construção de um quadro de referências onde captar o sentido real do urbanismo propriamente dito, sob suas diversas formulações e fórmulas ... . No entanto, esse método não deve prestar-se a confusões. Nas páginas seguintes, não se encontrará uma história do urbanismo ou das idéias relativas ao planejamento urbano, mas uma tentativa de interpretação.*

Françoise Choay (1997, p.3)

## 1.4. DA ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho foi estruturado a partir de quatro subtemas distintos para facilitar a compreensão do processo de conformação do plano urbanístico da cidade de Águas de São Pedro. A ordem foi estabelecida cronologicamente, de acordo com o acontecimento dos fatos no tempo, separados em capítulos:

1. Cidade-Jardim: origem, produção e ressonância;
2. Brasil, início do século XX: aspectos econômicos, políticos, sociais, culturais e urbanísticos;
3. Uma cidade, profissionais distintos;
4. A Estância Hidromineral de Águas de São Pedro.

A partir desta divisão preliminar, cada capítulo foi subdividido em partes que auxiliassem a apreensão do todo, além de permitir uma base informativa para o entendimento e desenvolvimento linear da pesquisa.

No primeiro capítulo, foi abordada a concepção Cidade-Jardim. Um conceito diferenciado de projeto urbano, contextualizado com as diversas produções urbanísticas vigentes na época de sua origem, sendo detalhado a partir da idéia de Ebenezer Howard (autor) e pelas críticas e análises recebidas. A visualização deste conceito será dado pela apresentação das primeiras Cidades-Jardins construídas na Inglaterra. E para finalizar, mostrar-se-á a ressonância deste conceito em outros países. Em vista disso, esta pesquisa buscou se apropriar do já produzido na literatura, principalmente, do processo de concepção da proposta Cidade-Jardim. Para tal, foram considerados o contexto histórico do período do surgimento desta e as concepções urbanísticas em voga como as Cidades Empresariais inglesas do século XIX, os conceitos defendidos pelo arquiteto Camillo Sitte, os Parques-Subúrbios americanos de Frederick Law Olmsted, a Cidade Linear espanhola de Arturo Soria y Mata, a Cidade Industrial de Tony Garnier e a Cidade Funcional de Le Corbusier. Uma leitura crítica das análises sobre as duas primeiras *Garden-Cities* inglesas – Letchworth e Welwyn Garden City – permitiu, também, compor o aporte inicial desejado. A sistematização do já produzido sobre a difusão mundial do conceito complementou a revisão teórico-conceitual da etapa inicial.

Tendo conhecimento necessário sobre os aspectos teóricos que delimitam o ideário de Cidade-Jardim, na etapa seguinte, deu-se atenção ao contexto histórico nacional e, em particular, ao do Estado de São Paulo. Para se compreender a criação de uma Cidade Nova (Águas de São Pedro), foi de fundamental importância caracterizar as circunstâncias e os fatores que contribuíram para seu surgimento tais como: os contextos político, econômico, social, cultural do Estado de São Paulo e do país. Através da leitura de referências bibliográficas (livros, teses e revistas) sobre o período compreendido entre o final do século XIX e as três primeiras décadas do século XX, pôde-se construir o cenário no qual as intervenções, contendo os conceitos de Cidade-Jardim, foram implantadas.

Urbanisticamente, atentou-se para obras apresentadas em livros e teses que mostravam características inerentes ao modelo inglês, destacando suas especificidades (desenho, projeto, zoneamento, autor, etc.). Também foram identificadas e consideradas outras concepções urbanísticas adotadas no país, naquele momento, constituindo-se assim um quadro de tipologias e modelos referenciais ao se projetar o espaço urbano naquele período.

Já direcionando os estudos, na terceira parte, estaremos focalizando a vida e as obras do engenheiro que projetou Águas de São Pedro: Jorge de Macedo Vieira. Atentos, primeiro, para a forma como recebeu e articulou os conceitos de Cidade-Jardim e, posteriormente, para a evolução produtiva do engenheiro através de análises de seus projetos para loteamentos e cidades nos Estados de São Paulo e Paraná. Com isso, será possível fazer uma leitura mais apropriada do plano da Estância. Não menos importante foram também considerados os empreendedores e outros profissionais que

contribuíram, de alguma maneira, para o surgimento da urbes, entre eles, os irmãos Moura Andrade, o engenheiro Luiz Camerlingo, o Escritório Saturnino de Brito, o médico Jorge Aguiar Pupo e o botânico suíço Julius Borchard, entre outros; identificando-se e debatendo-se a participação destes no projeto.

Por fim, como objeto empírico desta pesquisa, analisou-se Águas de São Pedro tendo-se em vista seu plano urbanístico e identificando-se possíveis aspectos que a caracterizam como Cidade-Jardim, a saber: zoneamento, morfologia, legislação, projeto paisagístico e arquitetura. Somaram-se a isto estudos da obra focando sua essência capitalista, um empreendimento realizado pelos irmãos Moura Andrade, e sua aptidão de cidade balneária, modelo urbanístico com grande aplicação em países europeus.

## 2. CIDADE-JARDIM: ORIGEM, PRODUÇÃO E RESSONÂNCIA

O capítulo CIDADE-JARDIM: ORIGEM, PRODUÇÃO E RESSONÂNCIA é dedicado ao entendimento dos conceitos que envolvem o ideário Cidade-Jardim. Apresenta-se, como base fundamental para sua compreensão, uma análise do momento histórico no qual foi criado (passagem do século XIX para o XX), diagnosticando as principais variáveis determinantes para que este conceito urbanístico fosse elaborado. Nesse sentido, será feita uma análise da cidade no período pós-Revolução Industrial, restringindo-se os estudos à Inglaterra – berço da Revolução e palco de inúmeras respostas à cidade degradada da época – para, em seguida, levantarem-se e apresentarem-se algumas propostas urbanísticas contemporâneas, a exemplo das formuladas pelos socialistas utópicos, as *Company Towns*, a Cidade Linear de Arturo Soria y Mata, a Cidade Industrial de Tony Garnier, a Cidade Funcionalista de Le Corbusier e a Cidade Artística de Camillo Sitte.

Em seqüência, a origem do conceito de Cidade-Jardim, seus principais atores e sua repercussão vão ser abordados, assim como os três primeiros exemplares – Letchworth e Welwyn Garden City, como cidades; e Hampstead, como subúrbio – serão apresentados e analisados. A finalização deste segundo capítulo corresponde à ressonância<sup>2</sup> dos conceitos urbanísticos deste ideário para outros países.

### 2.1. O URBANISMO NA PASSAGEM DO SÉCULO XIX PARA O XX

Como ponto de partida, não tão distante cronologicamente para a ciência histórica, e como parte de análise mais detalhada, nosso estudo se atém à era da Revolução Industrial, o período no qual as

<sup>2</sup> Utiliza-se o termo ressonância como participante do seguinte processo: quando se torna pública uma PROPOSTA, baseada em determinados conceitos, sejam arquitetônicos ou urbanísticos, e esta ganha relevância entre profissionais da área, no meio acadêmico e na própria sociedade, pode-se dizer que surge um novo IDEÁRIO. Este IDEÁRIO começa a ser difundido a partir do local de origem por determinados mecanismos (viagens de profissionais, livros, palestras, congressos, entre outros) para outras localidades, tornando-se um MOVIMENTO. A forma como estas outras localidades vão incorporar os conceitos deste MOVIMENTO pode se dar da seguinte maneira:

- absorver passivamente e implementar seus pressupostos sem modificação alguma, o que podemos denominar de INFLUÊNCIA, ação passiva do receptor; ou
- reproduzir os pressupostos, porém, adicionando as características locais, o que chamamos de RESSONÂNCIA, ação ativa do receptor.

grandes cidades industriais se caracterizavam como locais das oportunidades e, ao mesmo tempo, como abrigos do caos.

*Não deixo, tampouco, de reconhecer o triunfo que o espírito moderno encontra em ter tornado o mundo (ou pequeno canto dele) mais sossegado e menos violento, mas acho que essa cegueira à beleza acabará um dia por tirar uma espécie de vingança – quem sabe? Anos atrás, os espíritos dos homens viviam cheios de arte e dos espetáculos dignos da vida, e tinham pouco tempo para a justiça e a paz; e a vingança contra eles foi não o aumento da violência, a que não davam atenção, mas a destruição da arte que lhes importava tanto. Assim, talvez, os deuses estejam preparando problemas e terrores para o mundo (o nosso pequeno canto nele), mais uma vez, de sorte que possa, não obstante, tornar-se belo, dramático.*

William Morris, 1874 (in Mumford, 1982)

### 2.1.1. A CIDADE INDUSTRIAL

*Era a melhor época de todas, e a pior de todas, era a época da sabedoria e da loucura, era a época da fé, era a época da incredulidade; era a estação das Luzes e a estação da Escuridão; era a Primavera da esperança e o Inverno do desespero; tínhamos tudo a nossa frente e nada a nossa frente; íamos diretamente em direção ao Céu, e em direção ao oposto do Céu; em suma, estava tão afastada da época atual que algumas das mais proeminentes autoridades mais insistiam em qualificá-la somente no superlativo, como boa ou má.*

Charles Dickens, 1859 (in Benevolo, 1976, p.24)

Para se compreender esta cidade, devemos retroceder no tempo e atentar para suas raízes: as grandes cidades mercantis surgidas a partir do século XVI. Rompendo os limites e barreiras que cercavam os antigos burgos medievais, em busca de novos horizontes, estas grandes cidades foram

fruto de um acúmulo de capital decorrente da economia mercantilista deste período e da centralização do poder através da criação do Estado Moderno (Braudel, 1970).

As antigas relações comunitárias existentes na cidade-entre-muros cederam espaço para as transformações sociais decorrentes desta nova economia. A transferência espacial – do campo para a cidade – das bases produtivas de maior rentabilidade; a queda das relações servis no campo; a diversificação na divisão do trabalho (agricultura, comércio e produção artesanal ou manufaturada), a possível permeabilidade entre estratificações sociais diferentes (pela compra de títulos) e o surgimento de uma nova classe social, a burguesia, foram alguns fatores que contribuíram para a caracterização de uma novo período na história da humanidade.

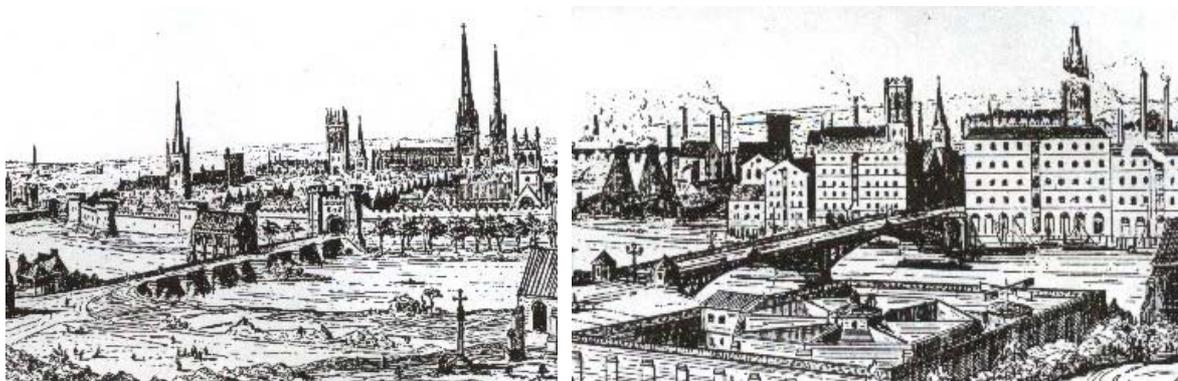
De um lado, as cidades, localizadas em pontos estratégicos (áreas portuárias, rotas mercantis, etc.), visando à comercialização de produtos agrícolas ou manufaturados com diferentes civilizações e com cidades próximas (formação das primeiras redes urbanas), foram beneficiadas pelo fluxo e pela retenção de bens realizados sobre seu território. Este simples fato colaborou para que seu número populacional e seus limites físicos se expandissem sem precedentes na história. Simultaneamente, o processo de produção manufaturado, intrínseco ao ambiente urbano, cresceu a fim de atender a demanda desta população. Por outro lado, o campo já não era mais o único espaço a produzir o sustento do homem, mas apenas o fornecedor de matéria-prima e receptor desta já processada.

Ao longo do tempo, com o aperfeiçoamento de técnicas e a reformulação no processo produtivo – do trabalho artesanal para o industrial – as modificações nas estruturas urbanas desta sociedade capitalista se acentuaram de tal forma, que a distinguiram de suas antecessoras. As atividades industriais (produtivas) que, num momento anterior, igualavam-se em importância a outras atividades do espaço intra-urbano (religião, diversão, etc.) passam a um patamar mais elevado, qualificando as demais como supérfluas. As especificidades desta nova sociedade, construída em bases mercantis e perpetuada pela Revolução Industrial, acarretaram o surgimento de uma nova cidade: a cidade industrial.

Também conhecida como *Coketown*, *Paleotécnica* ou *Liberal*, a cidade industrial apresentava uma estrutura econômica sustentada por quatro pilares: o capital, a mão-de-obra, a produção industrial e o mercado, reforçados por novos elementos: a mina de carvão, a ferrovia, a fábrica e os avanços tecnológicos. Estes novos elementos revolucionaram os costumes sociais e culturais da época como afirma Ethel Medeiros em seu livro *O Lazer no Planejamento Urbano* (1971); exemplo disso foi a ampliação e o aperfeiçoamento dos meios de transportes, em especial, a ferrovia, que possibilitou às pessoas e aos bens de consumo viajar mais depressa e com maior facilidade, encurtando-se distâncias e ganhando-se tempo e dinheiro.

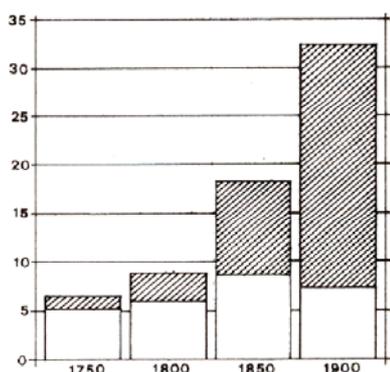
Politicamente, o Estado retirou-se da posição de poder centralizador do período anterior – Absolutismo –, adotando a política *laissez-faire*, pela qual deslocava à iniciativa privada a

responsabilidade sobre o espaço urbano. Esta autonomia do setor privado sobre a produção da cidade foi um dos principais fatores para a criação do caos urbano, conforme veremos a seguir.

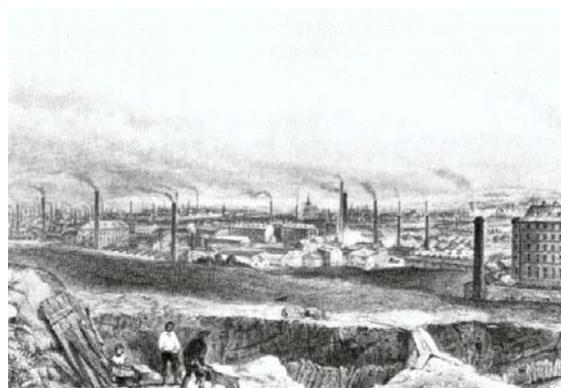


**Fig. 01** O cenário de uma cidade antes e depois de sua industrialização. (fonte: Benevolo, 2001, p.562)

Especificamente, a Revolução Industrial na Inglaterra (país de origem da Cidade-Jardim), no século XIX, transformou a cidade existente até então (**Fig. 01**). O surgimento das fábricas nas cidades, que criou inúmeras oportunidades de emprego e estimulou o aparecimento do Exército Industrial de Reserva (manutenção de um número de pessoas desempregadas para evitar a valorização da mão-de-obra), e as más condições de vida no campo fizeram com que a migração campo-cidade se tornasse uma das características marcantes do cenário urbano inglês no século XIX. A reforma nos modos de produção propiciou o crescimento demográfico das cidades a começar na Inglaterra, por volta de 1800 (**Graf. 01**), seguida por países como França e Alemanha a partir de 1830 (Choay, 1997).



**Graf. 01** O crescimento total da população inglesa entre 1750 e 1900, e a relação entre população urbana (superfície traçada) e população rural. (fonte: Sica, 1981. p.73)



**Fig. 02** Vista de Bradford e multiplicação de chaminés e suas plumas de fumaça. (fonte: Creese, 1992. p.66)

A infra-estrutura urbana, entretanto, não foi compatível com o número de habitantes que recebia (Creese, 1992). O rápido crescimento das cidades acarretou sérios problemas de saneamento, falta de moradia e aumento da poluição do ar e dos corpos d'água (**Fig. 02**). A degradação do ambiente urbano atingia até mesmo os bairros das classes dominantes, sendo *imundos e congestionados* (Mumford, 1982). O mesmo autor relata detalhadamente o cenário típico e a arquitetura residencial encontrada nas cidades industriais do século XIX:

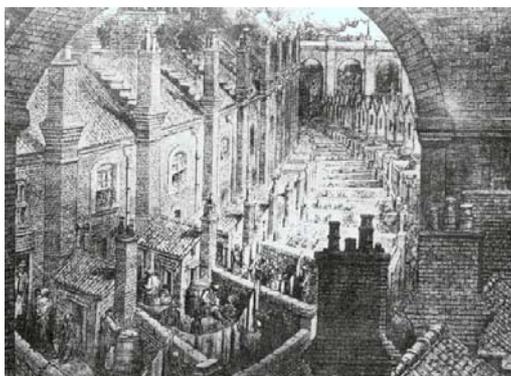
*(...) nas habitações industriais, existem certas características comuns. Quarteirão após quarteirão repete a mesma formação: são as mesmas ruas tristes, os mesmos becos soturnos e cheios de lixo, a mesma ausência de espaços abertos para o brincar das crianças e de jardins; a mesma falta de coerência e de individualidade em relação à vizinhança local. As janelas são costumeiramente estreitas; a luz interior, insuficiente; esforço algum se faz no sentido de orientar o traçado das ruas de acordo com a luz do sol e a direção dos ventos. A aparência melancólica dos bairros mais respeitáveis, onde moram os empregados ou artesãos mais bem pagos, talvez em fileira, talvez semi-destacados, com um surrado gramadozinho diante de suas casas, ou uma árvore no estreito pátio dos fundos – essa respeitabilidade é quase tão deprimente como o extremo desleixo dos bairros pobres; mais deprimente, aliás, porque estes, muitas vezes, têm pelo menos um toque de colorido e de vida, um teatrinho de bonecos na rua, conversas fiadas nas barracas de mercado, a camaradagem barulhenta do café ou do bistrô; em suma, a vida mais gregária e mais amigável é vivida nas ruas mais pobres.* (Mumford, 1982)

As questões sociais deste período receberam análises de inúmeros profissionais, dentre eles, o alemão Friedrich Engels. Em seu livro *El Problema de la Vivienda y las Grandes Ciudades* (1974), escrito na virada do século passado, esse escritor constatou as condições deploráveis que permeavam as moradias da classe operária (insalubres, fortemente adensadas, de circulação restrita, etc.) nas principais cidades fabris do Reino Unido e da Irlanda. A valorização de bairros centrais pelos especuladores expulsou a massa proletária para áreas desvalorizadas (próximas à linha férrea e às fábricas, longe dos serviços e das principais atividades da cidade), onde a indústria da construção civil oferecia pequenas habitações de péssima qualidade em troca de algum lucro (aluguel). A solução deste problema social, segundo Engels, estaria na luta da classe proletária, majoritária em termos populacionais, para derrotar a opressão proveniente da classe dominante.

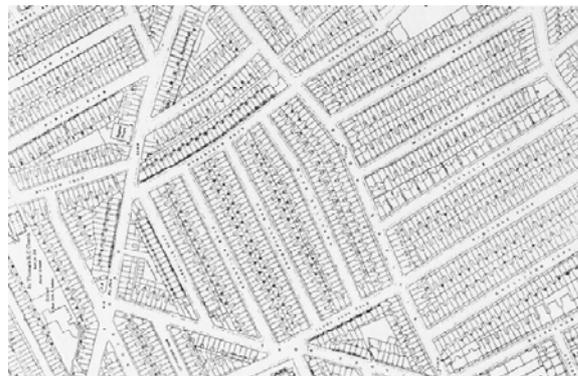
Se para Engels uma revolução social seria a solução para as condições habitacionais (tomada das casas burguesas para ocupação pelos mais pobres), o crítico inglês Lewis Mumford, tempos depois, apontava que esta saída *ingênua* de nada adiantaria, uma vez que as habitações mais requintadas, assim como os cortiços, tratavam-se de locais inabitáveis. A solução para Mumford colocava-se a partir do aumento *das disponibilidades de habitação, de expandir o espaço, de multiplicar o*

*equipamento, de proporcionar facilidades comunais* (Mumford, 1982), ou seja, de repensar a cidade como um todo e para todos.

Para o escritor italiano Paolo Sica, em *História del Urbanismo* (1981), a degradação dos centros urbanos e do meio ambiente decorreu não apenas da instalação das indústrias no interior ou exterior das cidades, ou da *devastadora invasión del ferrocarril* (**Fig. 03**) que desordenou a cidade e a circulação viária, mas também em virtude das novas formas estruturais estabelecidas pela reprodução da força de trabalho industrial: aumento da população de baixa renda devido à imigração campo-cidade e gastos sociais elevados. Outro aspecto abordado pelo autor é a desorganização espacial presente nas cidades, conseqüência da ausência de um Estado representativo e das atividades privadas autônomas, que, sem nenhum controle normativo, promovia a especulação imobiliária e a segregação espacial entre classes sociais. Da mesma forma, o historiador italiano Leonardo Benevolo (1976) pontua a origem dos males causados pela Revolução Industrial decorrentes *sobretudo da falta de coordenação entre o progresso científico e técnico, nos setores singulares, e a organização geral da sociedade; em particular, da falta de providências administrativas adequada para controlar as conseqüências das mudanças econômicas.*



**Fig. 03** Cenário das grandes cidades inglesas do século XIX: ferrovia, expansão urbana, habitações operárias, por Gustave Doré, 1870. (fonte: Creese, 1992. p.63)



**Fig. 04** Área periférica parcelada e edificada conforme pressupostos das *bye-laws*. (Sica, 1981. p.118)

Assim como Sica e Benevolo, outros teóricos debruçaram-se sobre este momento histórico tendo a cidade industrial como foco de análise. Segundo Peter Hall, em *Cidades do Amanhã* (1995), ao centrar seus estudos sobre a cidade vitoriana encortçada, atraente por suas oportunidades econômicas, sociais e culturais, contrapondo-a com o campo deste período que, embora tendo a natureza e condições mais salubres, não oferecia trabalho e salário compatíveis com os existentes na zona urbana.

A Revolução Industrial, portanto, não apenas alterou, por completo, o processo de produção do capital senão também direcionou o local, onde este processo se daria: a cidade. A Cidade como centro das atividades capitalistas fez do Campo um ator coadjuvante, sem atrativos para seus moradores. Desta relação, a migração campo-cidade se tornou o fato mais visível da decadência rural. A cidade transformou-se, repentinamente, no local das mais novas e diversificadas relações econômicas, políticas, sociais e culturais. E, como uma mistura de ingredientes diferenciados, a incorporação dos mais diversos agentes e elementos dentro do cenário urbano se deu de forma conflituosa e desarmônica.

Neste sentido, David Harvey, em seu artigo *O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas* (1982), estabelece relação entre o degenerado ambiente físico da grande cidade e a impossibilidade de disciplinar o trabalhador aos moldes da produção capitalista industrial, como se lê a seguir:

*(...) a cidade industrial típica, com seus cortiços e seu congestionamento, sua guerra de todos contra todos, seus traços de vício e “degeneração moral”, sua sujeira, sua fuligem e suas doenças, era encarada como incompatível com a formação de um respeitável corpo de cidadãos da classe operária.*  
(Harvey, 1982)

Ainda que fossem inúmeros e infundáveis os problemas que tomavam a cidade industrial, apenas algumas medidas foram tomadas pelo governo inglês no intuito de retirar do cenário urbano os desabrigados e os cortiços, como, por exemplo, o *Public Health Act* de 1875 que possibilitou a propagação dos subúrbios proletários estandardizados nas periferias das cidades inglesas (**Fig. 04**). As mais significativas respostas à situação caótica das grandes cidades foram, todavia, dadas por uma rede de profissionais, pensadores e técnicos de diversas áreas ao elaborarem conceitos, propostas e projetos para uma cidade mais habitável, como coloca Françoise Choay em *O Urbanismo* (1997):

*Nesse grupo de pensadores políticos, os espíritos mais diversos, ou até opostos, Matthew Arnold e Fourier, Proudhon e Carlyle, Engels e Ruskin, reúnem-se para denunciar a higiene física deplorável das grandes cidades industriais: o habitat insalubre do trabalhador, freqüentemente comparado com covis, as grandes distâncias que separam o local de trabalho do de habitação, os lixões fétidos amontoados e a ausência de jardins públicos nos bairros populares. A higiene moral também é considerada: há contraste entre os bairros habitados pelas diferentes classes sociais, chegando à segregação, fealdade e monotonia das construções “para o maior número”. (Choay, 1997)*

Simultaneamente, no início do século passado, o biólogo escocês Patrick Geddes, estudioso do ambiente urbano, estabeleceu, em sua obra *Cidades em Evolução* de 1915, o conceito *Survey* –

pesquisa preliminar e detalhada das áreas para futuras expansões urbanas (planejamento) – e a divisão entre as cidades industriais e as novas cidades projetadas em duas eras distintas:

*A era Paleotécnica é o primeiro período, incipiente, da Idade Industrial, que gerou um estado de Kakotopia (lugar ruim), isto é, de bairros pobres, semi pobres e muito pobres. A era Neotécnica é o segundo período, o alvorecer, da Idade Industrial, que pode gerar Eutopia (lugar aprazível), isto é, a versão realizada de Utopia (lugar inexistente); lugar de efetiva prosperidade e bem-estar, de beleza gloriosa e sem precedente. (Geddes, 1994)*

Esta passagem da obra de Geddes é apenas um dos inúmeros estudos e debates que envolviam a ciência urbana, recém-criada com a denominação de *Civic Design*, disseminada ao redor do mundo, principalmente, na Inglaterra. *As tensões sociais e políticas que caracterizam esse processo e a superação dos quadros espaciais pré-existentes, provocam o surgimento de importantes correntes de análise, de crítica e mesmo de rejeição das condições presentes de urbanização. Impunha-se, no caso, uma tomada de consciência em relação às novas proporções assumidas pelos fenômenos urbanos nas áreas mais industrializadas* (Reis Filho, s/d). A necessidade de se criar cidades-modelos, tanto para disciplinar operários quanto para responder ao caos da cidade industrial, possibilitou a abertura de um vasto leque de propostas urbanísticas, projetadas e construídas, e fez da virada do século XIX para o XX um período singular na criação de novas concepções urbanísticas, como as *Company Towns* ou Cidades Empresariais, a Cidade-Jardim, a Cidade Linear, a Cidade Industrial, entre outras.

*Talvez a maior contribuição dada pela cidade industrial tenha sido a reação que produziu contra os seus próprios maiores descaminhos.*

Lewis Mumford (1982, p.513)

## 2.1.2. RESPOSTAS AO CAOS URBANO

Ao longo do século XIX, a cidade configurou-se não apenas como palco das transformações sociais, políticas, econômicas e culturais, como foi ela própria, inclusive, personagem dessas transformações, consistindo em alterações negativas nas estruturas urbanas que resultaram em inúmeras respostas, abstratas ou concretas, como afirma o historiador Lewis Mumford:

*A nova cidade industrial tinha muitas lições a ensinar; mas para o urbanista, a sua principal lição dizia respeito ao que se deveria evitar. Reagindo contra os descaminhos do industrialismo, os artistas e reformadores do século XIX chegaram finalmente a uma concepção melhor das necessidades humanas e das possibilidades urbanas. No fim, a doença estimulou a formulação dos anticorpos necessários para vencê-la. (Mumford, 1982)*

A cidade industrial, como objeto empírico, foi observada e refletida por inúmeros profissionais de diversas áreas que utilizaram métodos diferenciados. Havia aqueles que faziam uso de dados estatísticos isolados para analisar a cidade de forma quantitativa. Também estavam presentes os *pensadores políticos* que associavam os problemas existentes na vida urbana aos problemas sociais, políticos e econômicos (Choay, 1997). Outros, principalmente médicos e higienistas, abordavam temas como a má condição de vida do proletariado urbano. Desta abordagem, surgiu o Urbanismo Sanitarista ou Higienista.

O culto à higiene teve início no século XVII, nas cidades holandesas (cidades ricas na presença de água), mas foi, a partir do século XIX, que esta prática se tornou mais efetiva, como, na década de 1840, na Inglaterra, com as primeiras leis higienistas direcionadas para casas de aluguel, criação de balneários e de lavanderias públicas, e a adoção do *Public Health Act* – iniciativa do governo britânico em criar mecanismos legais para superação das péssimas condições urbanas.

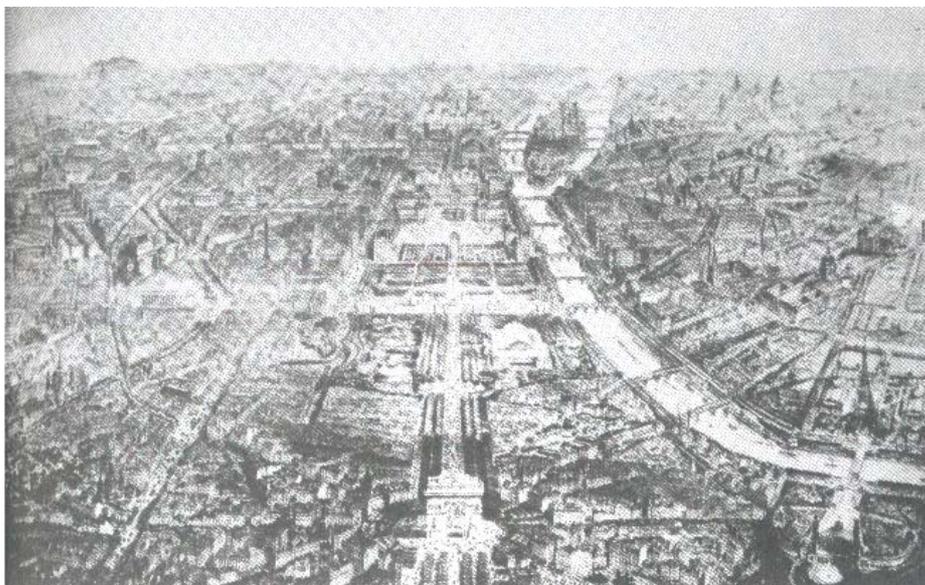
As diretrizes deste Movimento baseavam-se na reforma da vida cotidiana das pessoas, instituindo a domesticação de certos hábitos (banho, modernização das louças sanitárias, introdução do banheiro como cômodo interno da residência), o impedimento da estagnação dos elementos no meio e o controle dos fluxos de toda natureza (redes de abastecimento de água e de coleta de esgoto) através da utilização da ciência, da razão e da técnica (Andrade, 1992). Os profissionais envolvidos nesta temática, como, médicos, biólogos, sanitaristas, engenheiros e arquitetos (dentre eles: Louis Pasteur, Florence Nightingale, Johannes Müller e Claude Bernard) trabalhavam pelo *bom urbanismo* na busca de prover as cidades de ar puro, água potável, ruas limpas e calçadas, áreas verdes e insolação, exterminando possíveis focos de epidemias (malária, tifo, cólera).

Tais ações atingiram, primeiramente, as classes abastadas da população, que se utilizaram destas *machineries du confort* não somente como medidas higienistas mas também como uma forma de se

apoderarem da massa proletária que inchava a população urbana daquela época, de acordo com o pesquisador Robert Moses Pechman que coloca em *Imagens da Cidade – Século XIX e XX* (1994): *Não que o conforto, a higiene, a salubridade não fossem caros aos operários, mas eles eram sempre seguidos do cerceamento à liberdade de movimento e do controle* (Robert Moses Pechman in Bresciani, 1994).

Diferente de outras correntes urbanísticas, este Movimento não se deteve em uma única vertente, mas permeou as principais ideologias surgidas a partir desta época. Seus preceitos tiveram maior aplicabilidade após a primeira metade do século XIX, com a *Cidade Pós-Liberal*, em que governos de direita assumiram o poder e delimitaram os poderes das classes dominantes e dos agentes imobiliários sobre o espaço urbano (Benevolo, 2001). Derrubando a política do *laissez-faire* e reassumindo seu posto de controle sobre a cidade, o Estado iniciou um processo de reorganização das cidades na Europa.

Num pacto formulado com o setor privado (definindo regras para a especulação imobiliária), o poder público estabeleceu o formato da nova cidade: criação de leis e normas para uso e ocupação do lote, extinção das *ruas-corredores* (vias com edifícios de uso misto sem recuos frontais ou laterais), setorização da periferia em área industrial (cercada por habitações de baixa qualidade) e áreas residências das classes ricas (habitações tipo *villa*, grandes residências isoladas em amplos lotes), implantação de parques em áreas centrais (*Regent Park* de John Nash em Londres) e abertura de vias, desafogando a cidade industrial.



**Fig. 05** Urbanismo Barroco em Paris, grandes e largas avenidas conformando eixos perspécticos.  
(fonte: Benevolo, 2001, p. 595)

Como modelo deste urbanismo, a cidade de Paris passou por duas décadas (1851-1870) de reformas possibilitadas pelo governo prolongado do imperador Napoleão III; pela capacitação profissional do prefeito engenheiro de desta cidade, o barão Georges-Charles Eugène Haussmann; pela disponibilidade de profissionais e técnicos altamente capacitados; e pelas leis de expropriação (1840) e sanitária (1850). O plano consistia em zonear a cidade de Paris e seus arrabaldes em 20 diferentes territórios (com certa autonomia), interligados por novas vias (centro e periferia), que facilitariam a circulação e o comércio entre estas regiões. A criação de novos serviços primários e secundários também integrava o plano, destacando-se nela a proposta de rede de cemitérios a serem alocados na periferia da cidade, conformando um cinturão verde. O embelezamento da capital francesa ainda seria marcado por edifícios de gabarito limitado e fachada simétrica e pelo traçado característico do urbanismo barroco, com eixos perspécticos (**Fig. 05**) e pontos devidamente escolhidos e marcados por monumentos (palácios, igrejas, edifícios importantes), segundo se descreve na análise crítica feita por Benevolo (1976):

*A compreensão de Haussmann da cidade industrial diz respeito, substancialmente, apenas aos aspectos estáticos, não àqueles dinâmicos; ele pensava que Paris podia ser “arrumada” de uma vez por todas, e que a “arrumação” devia ser corroborada pelos usuais critérios de regularidade geométrica, de simetria e de decoro. Ele se comprazia, sobretudo, em ter subtraído aos velhos bairros de Paris seu aspecto precário, fixando para cada habitante, contornos regulares e precisos que parecem definitivos e não mais variáveis. (Benevolo, 1976)*

Além desta falta de flexibilidade apontada por Benevolo no plano para Paris – que apresentou um salto populacional de 1,2 milhões para 2 milhões de habitantes devido aos atrativos da cidade renovada –, outro fator influenciou negativamente o trabalho de Haussmann: os maiores favorecidos com este plano foram os especuladores imobiliários que se beneficiaram com a vultuosa quantia de recursos investidos pelo poder público francês nestas obras.

Em paralelo aos projetos realizados para as principais cidades européias (Londres, Barcelona, Viena, Florença), semelhantes ao projeto parisiense (Benevolo, 2001), outras linhas de abordagem e proposições de modelos urbanísticos percorreram o século XIX, sendo separadas por Françoise Choay, na sua obra *O Urbanismo* (1997), em três vertentes: *Pré-Urbanismo Progressista*, *Pré-Urbanismo Culturalista* e *Pré-Urbanismo sem Modelo*. Estas três tipologias, demarcadas temporalmente pela escritora como antecessoras do Urbanismo moderno, fizeram parte de um conjunto de propostas utópicas elaboradas por uma rede de pensadores e técnicos instigados a solucionar o caos, não apenas físico e ambiental como também o social, que se instalava nas cidades industriais. Segundo Leonardo Benevolo (1976):

*Os homens do século XIX estão, portanto, animados por uma profunda desconfiança da cidade industrial e não concebem a possibilidade de restaurar a ordem e a harmonia em Coketown ou no corpo gigantesco*

*de Londres. Por tal razão, os poucos que aventam propostas julgam que as atuais formas racionais de convivência devam ser substituídas por outras completamente diversas, ditadas pela razão pura, ou seja, contrapondo à cidade real uma cidade ideal.* (Benevolo, 1976)

Assim como se defendia, no Urbanismo Sanitarista ou nas reformas de embelezamento das grandes cidades, a substituição da *cidade real* pela *cidade ideal*, tal fato foi também o foco central dos estudos provenientes de uma rede de ideários, projetos, planos e conceitos que marcaram a disciplina urbanística dos séculos XIX e XX. Das propostas utópicas às propostas realizadas, esta pesquisa destacou as principais – o Socialismo Utópico, as *Company Towns* inglesas, a Cidade Linear de Arturo Soria y Mata, a Cidade Industrial de Tony Garnier, a Cidade Funcionalista de Le Corbusier e a Cidade Artística de Camillo Sitte – para uma breve análise e identificação dos elementos de maior interesse para este trabalho.

## AS PROPOSTAS UTÓPICAS

Como já mencionado, as tipologias que antecederam o Urbanismo moderno nasceram da necessidade de melhorar as condições de vida dos habitantes da cidade do século XIX, modificando não apenas a estrutura física como também, em vários casos, propondo a transformação das estruturas social, política e econômica. Deste questionamento sobre o ambiente urbano surgiram idéias e propostas revolucionárias, muitas das quais consideradas utópicas por sua impossibilidade de implementação. Esta escola, no entanto, serviu de referência para profissionais que conseguiram sintetizar partes destas formulações num ideário possível de ser concretizado. Para melhor apreensão, esta tipologia foi por nós abordada, seguindo-se a divisão feita por Choay (1997), apresentando-se três diferentes vertentes: o Progressismo, o Culturalismo e o Urbanismo Sem Modelo.

O *Pré-Urbanismo Progressista* – composto de pensadores e reformadores como Claude-Nicolas Ledoux, Robert Owen, Charles Fourier, Pierre Joseph Prodhon, Jean-Baptiste Godin, Benjamin Ward Richardson, entre outros – tinha, como base crítica, o ser *alienado* gerado pela cidade fabril e pelas *formas irracionais de convivência* como aponta Benevolo (1976). Defendia-se uma análise racional tanto do indivíduo, buscando-se o ser humano *tipo*, quanto do espaço a ser ocupado por ele. Os modelos projetuais de aglomeração humana propostos por estes pensadores a partir do racionalismo, da ciência e da técnica solucionariam os problemas existentes na cidade industrial, independentemente da época e do local. Seria a contraposição da cidade real à cidade ideal (Mumford, 1982). *Esse pensamento otimista é orientado para o futuro, dominado pela idéia de progresso* (Choay, 1997).

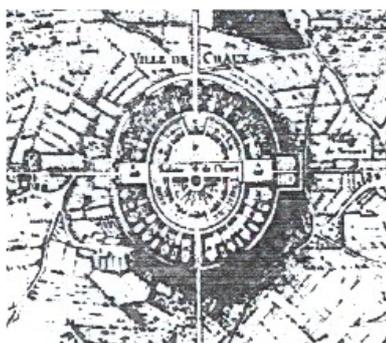
As características similares inerentes aos modelos *progressistas* passam pelo espaço amplamente aberto com vazios e áreas verdes, pelo controle da ocupação e gabarito das construções, por um zoneamento segundo as funções humanas – *habitat*, trabalho, circulação e lazer –, pela junção da lógica com a beleza (negando-se, portanto, o ornamento e o supérfluo), por questões higiênicas e sanitárias provenientes do Urbanismo Sanitarista, e, finalmente, pela criação de *edifícios-tipo* ou *alojamento padrão*, protótipos construídos para atender, de forma igualitária, toda a população. Segundo a crítica colocada por Choay (1997), estes modelos não passam de *sistemas limitadores e repressivos* pois buscam através da racionalização e da padronização do espaço uma rentabilidade máxima por *garantir* uma melhor condição de vida ao trabalhador.

Visionados para áreas desocupadas – externas ao limite das cidades existentes ou lugares imaginários – e com característica de auto-sustentabilidade, alguns desses modelos permaneceram apenas no campo da idéia. Porém, alguns foram executados a exemplo do projeto, na segunda metade do século XVIII, da cidade de *Salinas de Chaux* (**Fig. 06**) do arquiteto francês Claude-Nicolas Ledoux. A partir de uma racionalização do plano e da adoção de técnicas sanitárias, Ledoux propôs a

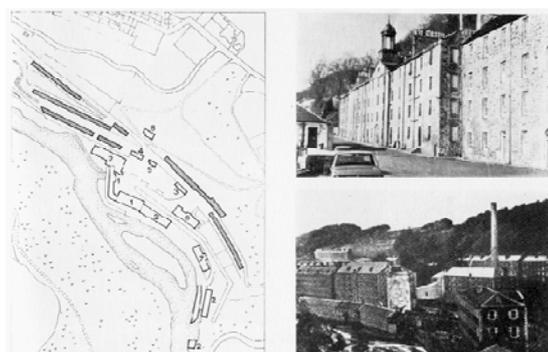
implantação de construções isoladas e morfologicamente idênticas (portanto, sem nenhuma disposição hierárquica como as existentes no urbanismo medieval e barroco) tangente ao limite externo de uma elipse, que se configurava como um espaço vazio, organizador do centro e de todos os edifícios desta cidade.

O escritor francês Etienne Cabet (1788-1856) criou, em 1840, a cidade de *Icara*, capital de um Estado fictício: *Icária*, descrita por ele em seu livro *Voyage en Icarie*. Esta cidade utópica previa a organização social e política da comunidade visando a *Democracia*, delimitadas por princípios urbanísticos e arquitetônicos racionais (traçado xadrez e casas padronizadas para 12, 25 ou 40 pessoas de uma mesma família), por questões higienistas, por proibições de equipamentos de ofensa moral (cabarés, bares, tabernas, etc.) e pela setorização da cidade segundo as funções (um único bloco comercial, áreas residenciais, centro cívico e áreas na periferia destinada às fábricas, aos hospitais e ao cemitério).

Outro exemplo foi a cidade de *Hygeia* (1876), Cidade da Saúde, do médico inglês Benjamin Ward Richardson (1828-1896), planejada para que seus 100 mil habitantes desfrutassem de saúde física e mental. Assim, como em *Icara*, esta cidade utópica contaria com a padronização de seus edifícios, estipulando gabarito de 18 metros para habitações e 4 pavimentos para edifícios comerciais. O recuo nos lotes facilitaria a iluminação, a insolação e a ventilação destas construções, além de propiciar uma densa área ajardinada por toda a cidade. Uma peculiaridade neste plano foi a preocupação em criar equipamentos de cultivo ao corpo e à higiene, tais como: casas de banho, piscinas, banhos turcos e escolas com exercício físico obrigatório, promovendo, portanto, uma qualidade de vida melhor para seus habitantes.



**Fig. 06** Salinas de Chaux, de Ledoux. O isolamento do núcleo urbano na zona rural. (fonte: Kostof, 1999)



**Fig. 07** O assentamento elaborado por Robert Owen de New Lanark: implantação dos edifícios e vista de moradias e indústrias. (fonte: Sica, 1981. p.913)

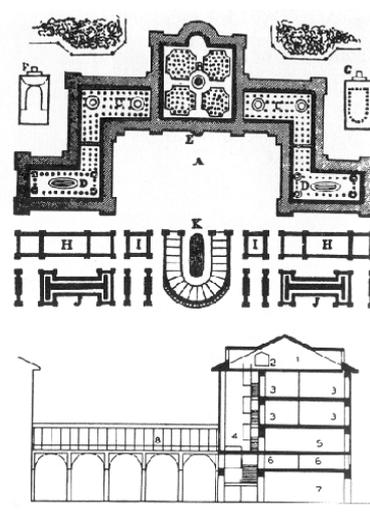
As realizações concretas restringiram-se a apenas três obras na Europa: Salinas de Chaux, New Lanark e o Familistério de Guise. O pequeno vilarejo de *New Lanark* (**Fig. 07**) foi palco de estudos

idealizados na década de 1820 pelo inglês Robert Owen (1771-1858) que, após trabalhar como operário em fábricas têxteis inglesas, casou-se com a filha de um industrial de New Lanark. Como sócio da fábrica, Owen iniciou um processo de modernização e retificação do processo de produção onde *seu esforço recaiu essencialmente na redução das horas de trabalho (jornada de dez horas), no melhoramento do habitat e na prática da escolaridade obrigatória, seguindo métodos modernos* (Karl Marx *in* Choay, 1997). Owen, um progressista militante (defensor da máquina como instrumento de auxílio ao homem) e conhecedor das condições de vida e de trabalho dos operários, elaborou também um projeto de uma cidade modelo: um pequeno agrupamento rural auto-sustentável para 1200 habitantes, com indústria própria e área destinada à produção agrícola. Estes assentamentos, implantados em terras compradas pelo Estado, seriam disseminados por todo o interior da Inglaterra, nas áreas mais desabitadas, como forma de ocupação do território e desocupação das grandes cidades. Tal proposta foi apresentada ao governo inglês em 1820, sem obtenção de resposta positiva.



**Fig. 08** Vista de um Falanstério de Charles Fourier. (fonte: Sica, 1981. p. 1102)

**Fig. 09** Detalhe dos prédios criados por Fourier para seu Falanstério, disposição dos edifícios principais (coletivos) e corte de um edifício residencial. (fonte: Sica, 1981. p. 1102)

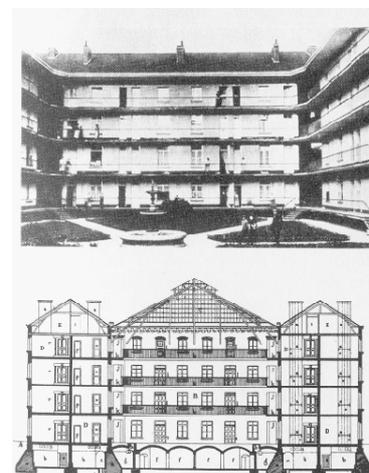


A terceira obra construída, o Familistério de Guise, descendeu do Falanstério (**Fig. 8 e 9**), elaborado pelo francês Charles Fourier (1772-1837) – um único edifício ocupado por 1600 pessoas em busca da Harmonia Universal; seria *uma grande máquina de habitação, destinada a criar uma vida comunitária estreitamente integrada* (Sica, 1981). Fourier propunha a reestruturação da sociedade, aniquilando as relações familiares e evocando o hedonismo (prazer individual). Sua comunidade ideal seria reunida num único prédio – uma falange de 1200 metros de extensão –, denominado como Falanstério ou Palácio. A falange fourierista romperia qualquer relação com as formas de aglomerações existentes, negando e criticando o passado e suas mazelas, a economia e a classe burguesa principalmente. Setorizando a ocupação do interior deste grande edifício pelo uso, sexo e faixa etária dos indivíduos, Fourier estabelecia novos modos de vida e de sociabilidade inimagináveis no período. O caráter único e revolucionário deste ideário repercutiu em vários países europeus, entre as décadas de 1830 e

1850, mas foi na França que surgiu seu mais célebre exemplar: o Familistério de Guise (1859), de Jean-Baptiste Godin (1819-1888), implantado a nordeste da cidade de Paris (**Fig. 10**).



**Fig. 10** Vista da implantação do Familistério de Guise de Jean-Baptiste Godin e uma fotografia de 1905 do Palácio Social. (fonte: Sica, 1981, p.935)



**Fig. 11** Vista do pátio interno do Palácio Social e corte do edifício com pátio coberto. (fonte: Sica, 1981, p.935)

Grande industrialista da cidade de Guise, Godin incorporou as propostas fourieristas na criação de seu Familistério, um Palácio Social, para 1500 pessoas (**Fig. 11**). Diferente do Falanstério, que apresentava uma proposta de sistema comunal, Godin garantiu a seus funcionários a privacidade familiar através de moradias isoladas. A grande falange de Fourier foi dividida em três blocos residenciais de 4 pavimentos e os equipamentos públicos (escolas, salas de banho, oficinas, etc.) implantados em edifícios isolados próximos. O caráter comunitário esteve presente nos espaços de serviço coletivo, como refeitório e lavanderia (ao redor do pátio central coberto), que para Godin seria uma forma de redirecionar o tempo despendido com tais tarefas para atividades de lazer e cultura (leituras na biblioteca comunitária).

Na América, dois outros pensadores pertenceram ao movimento progressista existente na cidade de Boston: Henry George (1839-1897) e Edward Bellamy (1850-1893). Bellamy tornou-se importante e mundialmente conhecido ao escrever *Looking Backwards* (1888), em que descreve a cidade de Boston no ano de 2000 *baseada numa sociedade organizada racionalmente, fundada na repartição igualitária dos produtos e do trabalho humano, na solidariedade social, numa adequada utilização da máquina, num planejamento geral centralizado e numa rede urbana de pequenos agrupamentos planejados e dotados amplamente de edifícios coletivos* (Sica, 1981)<sup>3</sup>. Além destes pensadores, alguns reformadores europeus, como Robert Owen e Etienne Cabet, migraram para os Estados

<sup>3</sup> Esta obra foi uma das influências diretas sobre o trabalho de Ebenezer Howard, na construção da concepção Cidade-Jardim.

Unidos da América, no intuito de implantar seus ideais revolucionários no Novo Mundo, mas nem Cabet nem Owen obtiveram sucesso<sup>4</sup>.

Outra vertente foi o *Pré-Urbanismo Culturalista* que se funda nas obras dos filósofos ingleses John Ruskin (1818-1900) e William Morris (1834-1896) e encontra-se presente, posteriormente, na obra de Ebenezer Howard: a Cidade-Jardim. Para este grupo, a desintegração urbana promovida pela industrialização era decorrente da falta de uma *unidade orgânica* nas cidades da época. Procuravam analisar a situação do agrupamento humano como um todo e não apenas do indivíduo, como no modelo *progressista* (Choay, 1997). A seguir, no texto escrito por John Ruskin, encontram-se as ações necessárias para reverter a situação negativa das cidades da época.

*Fornecer habitações [para os trabalhadores] implica grande dose de vigorosa legislação e de redução de interesses privados que servem de obstáculos; e depois disso, ou mesmo antes, até onde o possamos obter, mediante a ação sanitária e profilática nas casas que possuímos, e depois a construção de outras, sólidas, belas, e em grupos de tamanho limitado, guardando uma relação com os seus rios, e cercados de muros, para que não possa haver em parte alguma supuração e subúrbios desolados, mas apenas ruas limpas e ativas, e fora, o campo aberto, com uma faixa de belos jardins e pomares ao redor dos muros, para que, de qualquer parte da cidade, o ar perfeitamente puro, a relva e a visão do horizonte longínquo possam ser alcançados numa caminhada de poucos minutos. John Ruskin (in Mumford, 1982)*

Ligados ao Partido Socialista, os filósofos ingleses eram contrários aos modos de trabalho e de produção impostos pela industrialização e, através de estudos históricos, primavam pelo artesanato. A base deste modelo estava não no progresso mas sim na cultura, no resgate do caráter social e artesanal de produção e na instituição da arte na vida cotidiana das pessoas. Para Françoise Choay (1997), todavia, o funcionamento deste modelo estava limitado a partir do momento em que se prendia ao passado e negava as transformações do presente.

A cidade *culturalista* baseava-se na junção das diferenças individuais para a formação de uma totalidade *cultural* e nas necessidades espirituais. Estruturalmente, as cidades apresentariam tamanhos reduzidos, limites precisos e qualquer área verde deveria ser preservada, contrastando com áreas construídas. Rejeitava-se o traçado geométrico, assim como pode ser visto neste protesto de Ruskin: *Dêem uma volta em torno de seus monumentos edinburgueses ... tabuleiros, mais tabuleiros, sempre tabuleiros, um deserto de tabuleiros ... Esses tabuleiros não são prisões para o corpo, mas sepulturas para a alma* (John Ruskin in Choay, 1997).

---

<sup>4</sup> Robert Owen, em 1825, implantou seus ideais de uma cidade modelo através do assentamento de *New Harmony* no Estado de Indiana (EUA), endividando-se, porém, após a compra das terras, perdendo 4/5 de sua fortuna e retornando em seguida para sua terra natal.

A organicidade do traçado, sua assimetria e irregularidade era preconizada por Ruskin e Morris. *Só uma ordem orgânica é suscetível de integrar as heranças sucessivas da história e de levar em consideração as particularidades da paisagem* (William Morris in Choay, 1997). Este artifício é visível na obra de Raymond Unwin e Richard Barry Parker, em projetos de Cidades e Bairros-Jardins, como Letchworth e Hampstead.

Quanto às construções, os edifícios residenciais teriam projetos simples e não padronizados para atender às necessidades de acordo com cada família, enquanto que prédios comunitários e culturais deveriam ser construídos com ostentação. Na prática, William Morris, através do movimento *Arts & Crafts*, propôs uma nova maneira de projetar a residência: a arquitetura e as artes decorativas deveriam ser trabalhadas juntas e de forma artesanal (Sica, 1981), tendo o arquiteto Richard Norman Shaw (1831-1912) como discípulo. A concepção da casa não deveria ficar restrita a seu esqueleto e, sim, deveria abordar todos os objetos de uso cotidiano (talheres, tapetes, luminárias, armários, móveis). *Nasce um movimento para melhorar a forma e o caráter de tais objetos – móveis, utensílios, tecidos, roupas, objetos de todo gênero (...)* (Benevolo, 1976). Seria, portanto, um modo da arte estar presente na vida cotidiana das pessoas. Esta arquitetura difundiu-se primeiramente nas construções das classes dominantes sob a forma de *cottage* (chalé) e, apenas tempos depois, foi introduzida na vida das classes menos privilegiadas.

Por último, o *Pré-Urbanismo sem Modelo* do qual fazem parte Friedrich Engels, Karl Marx e Piotr Kropotkin. Estes pensadores políticos não recorreram a nenhum modelo para substituir a cidade existente e nem apontaram a desordem que se instalou nelas. Diferente das outras vertentes, esta foi assinalada pelo *pragmatismo* em que: *(...) certezas e exatidões de um modelo são recusadas em benefício de um futuro indeterminado, cujos contornos só aparecerão progressivamente, na medida em que se desenvolver a ação coletiva* (Choay, 1997). Para Engels (1820-1895) e Marx (1818-1883), a cidade fazia parte de um problema maior que seria solucionado após uma revolução socialista e, posteriormente, comunista, em que se extinguiria, na sociedade, a divisão de classes.

Outro ponto relevante abordado pelos dois pensadores seria a *supressão* das diferenças entre cidade e campo em aspectos referentes não ao espaço mas ao *desequilíbrio demográfico e às desigualdades econômicas e culturais que separam os homens da cidade dos do campo* (Choay, 1997). Segundo Françoise Choay este tema foi melhor desenvolvido, analogamente, pelo socialista cristão Ch. Kingsley em ensaio denominado *Great Cities: (...) uma completa interpenetração da cidade e do campo, uma completa fusão de seus diferentes modos de vida e uma combinação das vantagens de cada um, tais como nenhum país no mundo jamais viu* (Ch. Kingsley in Choay, 1997).

O geógrafo russo Piotr Kropotkin (1842-1921) baseava-se na moral anarquista para atacar o modelo *opressor* e a padronização *progressista* e entendia que, no futuro, as cidades grandes e as fortes concentrações demográficas seriam substituídas por uma *simbiose* da cidade e do campo (Choay, 1997). Como ele próprio relatou:

*Não há, em absoluto, nenhuma razão por que essas e outras anomalias semelhantes devam persistir. É preciso que as indústrias se dispersem pelo mundo; e a dispersão das indústrias dentro das nações civilizadas será necessariamente seguida de uma ulterior dispersão de fábricas pelos territórios de todas as nações.*

*Esse alastramento de indústria pelo país – na medida em que traz a fábrica para dentro dos campos, fazendo com que a agricultura tire todas as vantagens que sempre obtém quando se alia à indústria [...] e produzindo uma combinação do trabalho agrícola com o industrial – é seguramente o próximo passo [...] Passo que se impõe exatamente pela necessidade de produzir que têm os próprios produtores; que se impõe pela necessidade que tem cada homem e cada mulher saudável de passar uma parte de suas existências executando trabalho manual ao ar livre. Kropotkin (in Hall, 1995)*

A resposta de Kropotkin à grande cidade e à grande indústria surgiu sob a forma de sugestões, entre elas: a criação de pequenas cidades com pequenas indústrias, aproximando o homem novamente ao campo, restabelecendo a produção nas bases pré-industriais; a possibilidade de auto-sustentabilidade destes pequenos núcleos e a formação de cooperativas para a compra da terra e com a anulação da propriedade privada.

Dessa maneira, o século XIX apresentou-se como um período de intensas transformações, principalmente no âmbito das cidades dos países mais desenvolvidos. Utópicos, radicais, inovadores, polêmicos, criticados ou louvados, estes trabalhos tiveram a iniciativa de repensar, de modo revolucionário, a cidade caótica através da criação de novas cidades ou de planejar a cidade segundo as necessidades impostas pela Revolução Industrial. Atingindo países da Europa e da América, essas reformulações no modo de pensar e planejar a cidade, (...) *por sua origem crítica e de fé ingênua no imaginário, anunciam o próprio método do urbanismo, cujas propostas seguirão, no século XX, um movimento análogo. São modelos de modelos. A continuidade ideológica entre o urbanismo e o pré-urbanismo é real no caso das garden-cities inglesas* (Choay, 1997).

Além da cidade como ambiente a ser reformado, a estrutura social capitalista também deveria ser redefinida. O regresso a uma vida comunitária – renegada nas cidades mercantilista e fabril –, o caráter auto-suficiente destas comunidades, a supressão das diferenças sociais imposta pela economia capitalista, enfim, questões abordadas e discutidas que demonstraram o esforço destes reformadores em resgatar aspectos sociais pré-existentes a este período, como o modo de vida das comunidades medievais sem suas vicissitudes. Mesmo as facções progressistas, que tinham uma maior preocupação com a técnica, com a razão, com a ciência, aproximavam suas propostas deste socialismo utópico. Para o arquiteto Nestor Goulart Reis Filho, em *Urbanização e Teoria* (s/d), não foi em vão o trabalho destes pensadores sociais que, mesmo tratando-se de idéias mirabolantes, criaram as Ciências Sociais e deram contribuição para os estudos urbanísticos sucessores.

A substituição *do que era considerado como a desordem por um modelo ideal* (Reis Filho, s/d) foi o início de uma série de proposições no âmbito urbanístico, gerando uma rica produção de tipologias e modelos urbanísticos elaborada por diversos profissionais ou por iniciativa de empresários.

## CIDADES EMPRESARIAIS INGLESA

Indícios revelam que projetos de *Company Towns* na Inglaterra datam da segunda metade do século XVIII (Sica, 1981 e Creese, 1992); foi, porém, a partir de meados do século XIX que surgiram significativos projetos de cidades ou vilas empresariais, conforme relata o inglês Patrick Geddes em *Cidades em Evolução* (1994):

*(...) nos anos cinquenta do mesmo século, Charles Dickens sarcasticamente revelou essa situação de miséria em Tempos Difíceis, e Sir Titus Salt fundou Saltaire, como uma vila modelo para trabalhadores, em sua Alpaca Mills - sendo seguido, lá pelo final do século, por Lever, com Port Sunlight, e Cadbury, com Bournville. (Geddes, 1994)*

A origem destas cidades estava relacionada à criação de indústrias em áreas não assentadas, que dispunham de recursos naturais (bens primários, energia natural gerada por água, etc.) para a produção, melhoria das condições de vida e disciplinarização da mão-de-obra industrial.

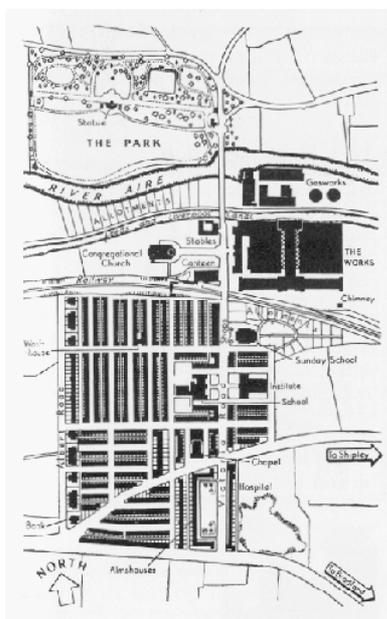
Dentre as variações dos modos de disciplinar o novo trabalhador fabril, a utilização do ambiente construído configurou-se um instrumento para quem detinha o poder de definir a qualidade de vida da classe operária. Pretendia-se adaptar o trabalhador às novas regras de produção e, ao mesmo tempo, embutir valores burgueses através, por exemplo, de comunidades-modelos. Com isso, as melhorias do local de vida poderiam estimular *a felicidade, a docilidade e a eficiência do trabalhador* (Harvey, 1982).

Os projetos, geralmente, apresentavam considerável qualidade urbanística para época, destoando do ambiente caótico das grandes cidades existentes pela forma de implantação, pelos espaços gerados e por sua arquitetura. A partir de um razoável zoneamento, estes projetos eram compostos de um conjunto habitacional, próximo à fábrica, e por outras infra-estruturas necessárias à vida dos funcionários e suas famílias, tais como: escola, comércio, hospital e edifícios recreativos. Algumas cidades contavam também com áreas verdes e parques. Entre estes assentamentos ingleses estão: Saltaire, Copley, Akroydon, Port Sunlight e Bournville. A primeira implantação deste gênero coube à iniciativa de Sir Titus Salt que, em 1851, reestruturou as atividades produtivas de sua fábrica e as transferiu para uma área desocupada e disposta com infra-estruturas importantes como água e transporte ferroviário. Observe-se:

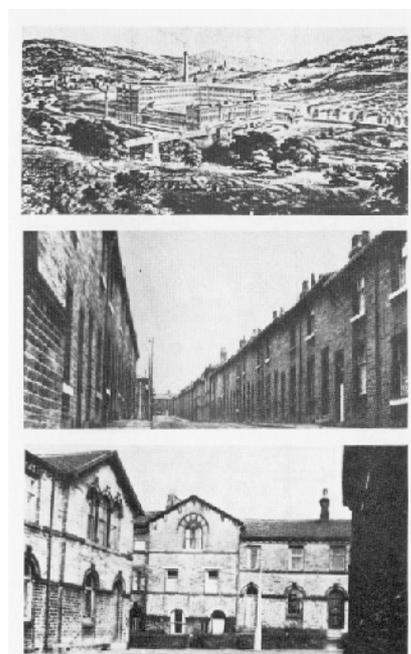
*He was a pioneer; a creator of new era. He showed how the graces of the old feudalism that was being supplanted, could be grafted on and exemplified by the men who brought forth and moulded the better age. No feudal lord could have set open his doors and offered his resources to the retainers of generations, in the way he provided for those that laboured under his directions. Robert Balgarnie (in Creese, 1992)*

Este relato, em homenagem à carreira de Sir Titus, tenta desvincular qualquer aproximação entre as relações servis existentes na era feudal, dos servos para com o senhor feudal, e sua cidade fabril. Apontam-se as qualidades de sua cidade para seus habitantes, mesmo sendo comandada por um empresário.

Perpassado pelo rio Aire, três milhas distante da cidade onde se localizava, este assentamento industrial recebeu o nome de Saltaire e foi previsto para uma ocupação de 4.350 habitantes, sendo projetado pelos arquitetos Lockwood e Mawson (Creese, 1992).



**Fig. 12.** Implantação da cidade empresarial de Saltaire. Parque (acima), eixo central (Victoria Road), indústria entre o canal e a ferrovia e área residencial e serviços (abaixo). (fonte: Sica, 1981, p.915)

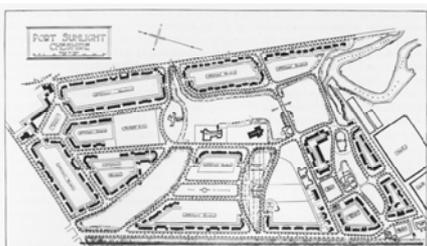


**Fig. 13.** Vista da área industrial e fotografias das áreas residenciais de Saltaire. (fonte: Sica, 1981, p.915)

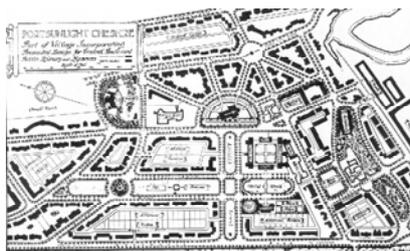
A disposição dos edifícios na cidade (**Fig. 12 e 13**) dava-se em torno do eixo da via principal (*Victoria road*), onde, ao sul, estavam as quadras com habitações e os edifícios públicos (hospital, igreja, escolas). Entre a ferrovia e o rio Aire foi implantada a fábrica e demais serviços diretamente relacionados. Por fim, ao norte, foi desenhado um parque como área de lazer e descanso para os operários. O historiador Lewis Mumford, em *A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas* (1982), faz uma crítica ao projeto, apontando a necessidade do parque estar mais próximo às residências, possibilitando, assim, uma área de cultivo para os moradores. Mumford, entretanto, ressalta a qualidade dos projetos arquitetônicos e as preocupações sociais existentes:

*Saltaire se notabilizou não apenas pelas suas casas de três quartos, mas por proporcionar banheiros, lavatórios e mesmo refeitórios públicos para os velhos (Mumford, 1982).*

Outro importante exemplar de cidade empresarial foi Port Sunlight, de 1888, uma iniciativa de W. H. Lever, visconde de Leverhulme, que pretendia expandir o raio de ação de sua indústria de sabão através de investimentos na construção civil, e criar uma comunidade organizada (Sica, 1981).



**Fig. 14** O primeiro plano para a cidade empresarial de Port Sunlight. (fonte: Kostof, 1991, p.73)



**Fig. 15** Plano revisado de Port Sunlight por Thomas Mawson, em 1910, com a introdução de vias axiais e edifícios monumentais, referência ao movimento americano *City Beautiful*. (fonte: Creese, 1992, p.134)



**Fig. 16** Vista do cruzamento das vias axiais de Port Sunlight com edifício monumental ao fundo. (fonte: Mumford, 1982, seção ilustrativa III, n.41)

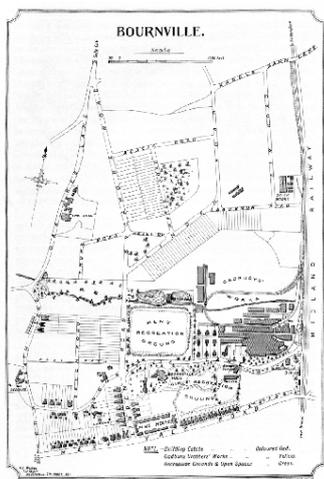
A cidade teve diferentes projetos. O primeiro em 1888 e o segundo em 1912, apresentavam características similares no zoneamento com a separação entre zona residencial e industrial (Fig. 14, 15 e 16). Projetados para milhares de habitantes, a característica peculiar destes projetos está na baixa densidade demográfica, com oito casas por hectare. As casas (*cottages*) apresentam uma arquitetura típica do movimento *Arts & Crafts* (Fig. 17) e certas inovações espaciais como a introdução do banheiro no interior da residência. Há que ressaltar a presença de um centro cívico, implantado ao longo de um eixo estrutural do projeto (uma larga avenida), com um número maior e mais diversificado de edifícios públicos que o existente em Saltaire, envolto por rica arborização e largos jardins.



**Fig. 17** Agrupamento de 5 moradias operárias em Port Sunlight, projetado por Maurice B. Adams em 1904. (fonte: Creese, 1992, p.124)

Diferenciando-se de Saltaire e Port Sunlight, o assentamento de Bournville (Fig. 18) foi planejado para receber também habitantes sem nenhum vínculo com a indústria local (Sica, 1984). A criação da cidade surgiu pela iniciativa do empresário George Cadbury em expandir e reestruturar sua fábrica de chocolate. As primeiras obras datam de 1879, com ampliações e finalização do projeto em 1895. O arquiteto W. Alexander Harvey encarregou-se do plano e trabalhou conceitos da época visando à melhor qualidade de vida de seus moradores e da adequação do plano ao terreno: (...) *it is nearly always better to work the contour of the land, taking a gentle sweep in preference to a straight line* (W. Alexander Harvey in Creese, 1992).

Bournville, assim como Port Sunlight, apresentou um zoneamento no qual diferenciava a área de trabalho (indústria) da área residencial e da área pública. O espaço público foi caracterizado por diversos serviços e por uma área de lazer dividida em área de recreação para homem e para mulher. Quanto à área residencial, o arquiteto Harvey projetou as casas segundo o padrão *bye-law* das cidades industriais existentes, agrupando-as, contudo, em duas, três ou quatro unidades (**Fig. 19**) com jardim privado, formando um tecido de baixa densidade e rico em espaços públicos ajardinados e arborizados (Sica, 1981).



**Fig. 18** Planta da cidade empresarial de Bournville de 1897. Distribuição mais irregular que as demais cidades, mas com setorização entre fábrica, moradias e locais de recreação. (fonte: Creese, 1992, p.112)



**Fig. 19** Vistas de moradias em Bournville. (fonte: Sica, 1981, p.920)

Enfim, estes exemplos citados e outros que existiram, de modo geral, possibilitam verificar a evolução espacial que tais projetos apresentaram como resposta à cidade degradada da época. Embora fossem instrumentos paternalistas de dominação e disciplinarização dos operários, onde trabalho e viver foram unidos sob um mesmo espaço e tivesse o dono da fábrica a posse de tudo, inclusive, da moradia do trabalhador, tais empreendimentos foram reconhecidos positivamente. Com seu zoneamento peculiar, sua aproximação com a vida rural, sua baixa densidade demográfica, sua alta taxa de arborização (vias arborizadas), sua numerosa e diversificada presença de espaços e serviços públicos, esta tipologia marcou época e serviu como referência para outros modelos urbanísticos (Cidade-Jardim, por exemplo) reproduzidos não apenas na Inglaterra, a exemplo do projeto de Raymond Unwin e Barry Parker para New Earswick (1902), assunto que retornaremos mais adiante, em relação à urbanística de diversos países.

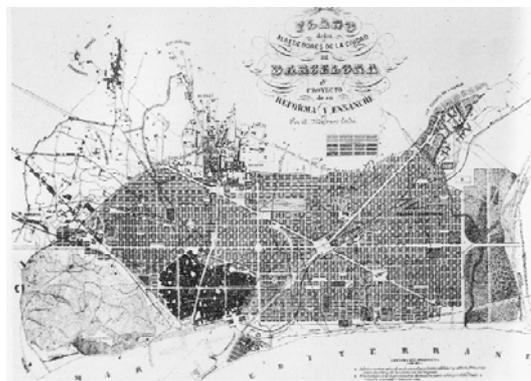
Como destaque final, aponta-se uma peculiaridade projetual inerente a esta tipologia urbanística: a disposição dos edifícios em relação subalterna ao edifício principal, a fábrica. Diferentemente de outras cidades, onde os prédios públicos eram reunidos num centro cívico, gerenciando o desenvolvimento urbano, nas cidades empresariais, a fábrica, implantada segundo suas necessidades produtivas, era o ponto inicial do projeto. A partir dela, o restante dos edifícios era alocado de forma hierárquica a começar pela casa do industrial, pelos edifícios e equipamentos públicos, finalizando pelas vilas operárias, como forma de assegurar, a partir do território, um controle social e afirmar as ordens capitalistas de poder.

## CIDADE LINEAR DE ARTURO SORIA Y MATA

*(...) o tipo de cidade quase perfeita será aquela que se estende ao longo de uma única via, com uma largura de quinhentos metros, e que se estenderá, de Cádiz a São Petersburgo, de Pequim a Bruxelas.*

Arturo Soria y Mata (*in* Benevolo, 1976, p.362)

O engenheiro espanhol Arturo Soria y Mata (1844-1920), formado pela escola de Pontes e Caminhos, dedicou sua carreira ao tema de criação de cidades. No campo urbanístico, foi influenciado pelas formulações de Ildefonso Cerdà<sup>5</sup>, defensor da urbanização do campo e a ruralização da cidade, e por seu projeto para a cidade espanhola de Barcelona (**Fig. 20**), o maior plano de enxadrezamento urbano daquela época (Bresciani, 1994). No ano de 1882, em artigo publicado pelo jornal de Madri *El Progreso*, Soria y Mata divulgou seus ensaios para a criação de uma cidade ideal: a Cidade Linear.



**Fig. 20** Plano de expansão para a cidade de Barcelona, por Ildefonso Cerdà em 1858. (fonte: Kostof, 1991, p.152)

A proposta de Cidade Linear refere-se à distribuição de um assentamento ao longo de uma linha. Esta linha seria desenhada acompanhando o sistema de circulação adotado: o transporte ferroviário. A cidade se estruturaria a partir da linha férrea, crescendo linearmente sem limites e de forma organizada, sendo uma resposta à expansão irregular das cidades existentes e um modo de não desconfigurar ou destruir os centros históricos das grandes cidades, fato que vinha ocorrendo na prática, como mostram os planos de reforma de Paris e Viena.

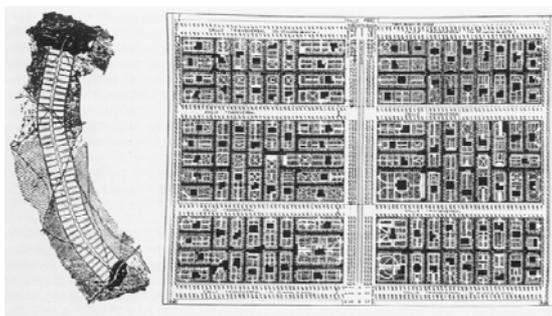
Como o próprio autor relatou, o modelo de cidade linear sem limites ligaria cidades espanholas (num âmbito regional) e as principais capitais mundiais (num âmbito internacional). O único limite ou

<sup>5</sup> Ildefonso Cerdà planejou a expansão de Barcelona (1855-1875) após o movimento revolucionário burguês *Vicalvarada*, introduzindo novos elementos urbanísticos como as esquinas em chanfro, uma hierarquia viária, um jardim urbano contínuo através das quadras, um resgate da vida comunitária pelo conceito de Unidade de Vizinhaça, um crescimento homogêneo da cidade pela não delimitação do centro, entre outros. Mas o que se ressalta na obra de Cerdà é a elaboração do primeiro tratado urbanístico – *Teoría General de Urbanización* (1867) – da história do urbanismo moderno, no qual se propôs a união dos aspectos técnicos aos cuidados plásticos e estéticos que a nova cidade deveria ter.

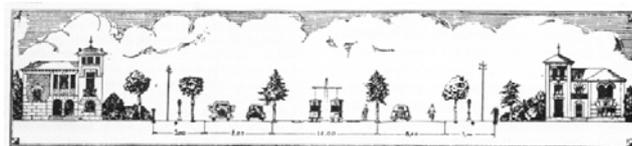
controle fundiário estabelecido foi a largura desta cidade, 500 metros, impedindo sua expansão lateral e, conseqüentemente, a ação de especuladores imobiliários. A forma de organização da cidade dar-se-ia através de um crescimento orgânico e de uma forma geométrica, racional, cujo ponto seriam os edifícios e a linha, as vias. A análise feita por Lewis Mumford em *A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas* (1982) aponta que:

*(...) a planta em grade chegou ao seu cúmulo ideal na proposta feita pelo Señor Soria y Mata para a Cidade Linear. Sendo ele próprio um engenheiro de transportes, ousadamente propôs fazer da nova cidade uma função de um sistema dorsal de transportes rápidos, projetando um contínuo cinturão urbano, paralelo às linhas de transporte, para ligar os centros históricos mais antigos. O movimento motorizado controlava tudo. (Mumford, 1982)*

A defesa da linha reta por Soria y Mata representava a modernidade e racionalidade da nova cidade e da ideologia republicana, pela qual lutava. As cidades monárquicas, envelhecidas e pobres, com suas ruas tortuosas, sem saída e estreitas, deveriam ser associadas ao atraso. Soria y Mata também propunha uma cidade democrática sem segregação entre classes sociais.



**Fig. 21** Planta de uma Cidade Linear de Arturo Soria y Mata, com uma cidade existente em cada ponta. Detalhe para via central e quadras e lotes residenciais laterais. (fonte: Sica, 1981, p. 64)



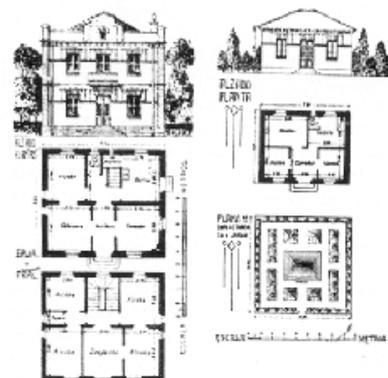
**Fig. 22** Corte da via central da Cidade Linear. Residências com recuo frontal, calçadas arborizadas, vias diferenciadas para veículos, bicicletas e para o trem. (fonte: Sica, 1981, p. 64)

Fisicamente (**Fig. 21 e 22**), o plano era configurado com uma rua principal que teria 40 metros de largura, arborizada e percorrida na zona central pela ferrovia elétrica, com o comprimento que se fizesse necessário, não impondo um limite linear para o crescimento da cidade (Benevolo, 1976). Nesta via, também seriam implantados, abaixo da pavimentação, outros meios de comunicação que tinham por forma estrutural a linha, como o telégrafo e o telefone.

As ruas transversais teriam comprimento de até 200 metros e 20 metros de largura. A cidade teria limitação de crescimento apenas nos dois lados da linha férrea, onde estaria toda a infra-estrutura da cidade como luz; gás; jardins; edifícios para saúde, esporte e educação. Com relação aos edifícios, a arquitetura seria eclética (**Fig. 23**); a ocupação do solo de áreas residenciais foi estabelecida para que as construções não ocupassem mais de um quinto do lote de 400 m<sup>2</sup>, ficando 80 metros para moradia e o restante (320 metros) para o jardim. As casas seriam restritas a uma única família, como

propôs Soria y Mata: *A Cada Familia, Una Casa, En Cada Casa Una Huerta y Un Jardín* (Arturo Soria y Mata *in* Hall, 1995).

**Fig. 23** Tipologia residencial estipulada para a Cidade Linear pela *Compañía Madrileña de Urbanización*: um ou dois pavimentos e sua implantação centralizada no lote. (fonte: Sica, 1981, p.64)



Havia uma preocupação de Soria y Mata em relacionar as condições de saneamento com a questão estética da cidade. O urbanista espanhol previa também questões como a segurança pública, por meio de um pequeno contingente de policiais alocados ao longo da linha férrea.

Soria y Mata publicou seus ideais na revista *Ciudad Lineal* e o primeiro projeto foi concretizado pela *Compañía Madrileña de Urbanización* nos arredores de Madri, em 1904. A construção da linha férrea teve início em 1890, tendo comprimento de 58 quilômetros e ligando as vilas de *Fuencarral* e *Pozuelo de Alarcón*. O modelo de Cidade Linear propagou-se em outros países como Bélgica, Rússia e Chile.

Porém, para Peter Hall, em *Cidades do Amanhã* (1995), a Cidade Linear, *nunca passou de um subúrbio dormitório urbanizado segundo as leis de especulação comercial* (Hall, 1995). A idéia inicial do engenheiro espanhol de limitar o crescimento lateral da cidade (antecipando a proposta do Cinturão Verde de Ebenezer Howard) não impedia a ação de especuladores e agentes imobiliários de explorarem a grade urbana que crescia em comprimento, aliada a um meio transporte eficiente. Estes dois fatores contribuíram para um questionamento desta tipologia quanto a sua coerência entre proposta e prática e a sua capacidade de resolver os problemas existentes no âmbito urbano.

Embora contendo características positivas como somar as condições higiênicas do campo com as condições das grandes cidades; isolar as construções no lote, criando-se uma vasta área verde e disseminar as tecnologias de comunicação da época (telégrafo, telefone) para todos habitantes independente de seu nível social; o modelo de Arturo Soria y Mata não teve a mesma repercussão que o da Cidade-Jardim de Howard. Entre os problemas, estavam a difusão dos conceitos apenas na língua espanhola e a ausência, no plano, de atividades produtivas, restringindo-se às áreas residencial e de serviços (Benevolo, 1976).

## CIDADE INDUSTRIAL DE TONY GARNIER

O francês Tony Garnier (1869-1948) formou-se em arquitetura pela escola de Belas Artes de Paris e aprimorou seus estudos na Academia de França, em Roma, Itália. A partir de um trabalho de graduação, Garnier projetou entre 1901 e 1904 a *Cité Industrielle* – Cidade Industrial –, que tornou-se pública apenas em 1917, com a edição de sua obra *Une cité industrielle. Étude pour la construction des villes*. Este trabalho apresentava gravuras do projeto da Cidade Industrial e sintetizava os principais elementos que deveriam constituir a cidade como: Administração e Estabelecimentos Públicos, Escolas, Estabelecimentos Sanitários, Estação, Serviços Públicos, Fábrica e Construção.

A concepção urbanística da Cidade Industrial vinculava-se com a arquitetura. A cidade foi formulada pela sua arquitetura, de acordo com o que relata o próprio autor, em seu texto de 1917: (...) *em uma cidade deste gênero, todas as aplicações da arquitetura podem encontrar sua vez, com justa razão, e tem-se a possibilidade de examiná-las todas.* (Tony Garnier in Benevolo, 1976).

Historicamente, Garnier teve como referência as cidades empresariais da época: criação de novas cidades decorrentes da industrialização. Havia, porém, diferenças entre as pioneiras cidades fabris e sua Cidade Industrial, como ressalta o historiador italiano C. Aymonino em sua obra *Origenes y Desarrollos de la Ciudad Moderna* (1972):

*Garnier (...) se propone resolver un problema: la estructuración de una ciudad nueva de tipo industrial... . Tal realista punto de partida le permite hallar un elemento que faltaba a las propuestas precedentes, sea a aquéllas vinculadas directamente a una ideología (falansterio, centros de armonía, etc.) o a aquéllas puramente economicistas (familisterio, ciudad-jardín, etc.); la posibilidad de aceptar un desarrollo ulterior como crecimiento posible y necesario de un asentamiento inicial enteramente proyectado.*

*Este planteamiento permite a Garnier superar decididamente la autosuficiencia del asentamiento y al mismo tiempo no limitarse a propuestas 'parciales' que atañen solamente a la residencia y a los servicios anejos a ésta.* (Aymonino, 1972)

O projeto da Cidade Industrial baseava-se numa cidade média para 35 mil habitantes, situada em terreno montanhoso e com uma planície cortada por um rio, semelhante ao sítio da cidade de *Lyon* (sudeste da França). Diversamente de Soria y Mata e Ebenezer Howard, que projetaram modelos de cidade para qualquer lugar do mundo, a proposta do arquiteto francês tinha relação direta com a cidade francesa de *Lyon*, que se desenvolvia num âmbito industrial.

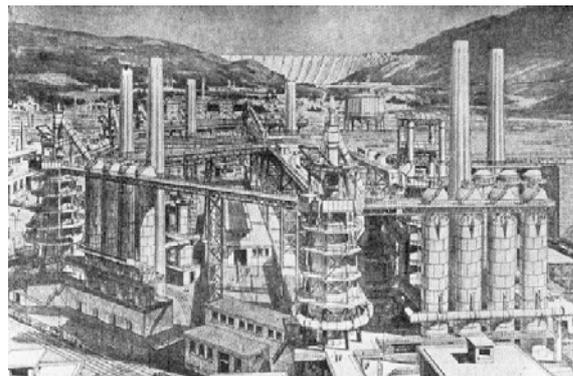
Garnier elaborou não somente o plano mas a legislação da cidade, que continha as regras necessárias para seu funcionamento da cidade como ele próprio justifica: *Procurando os dispositivos que melhor satisfariam as necessidades materiais e morais dos indivíduos, fomos levados a*

*estabelecer regulamentos para cada setor: regulamentos sobre construção, sanitários, etc.* (Tony Garnier in Mumford, 1976)

Os aspectos morais, sociais e culturais não seriam dissociados. *Mente sadia, corpo sadio*. Os ideais socialistas do arquiteto estavam presentes na questão fundiária, com o Estado sendo dono do solo e responsável pela distribuição da terra e da produção.



**Fig. 24** Planta da Cidade Industrial de Tony Garnier com: áreas residenciais e serviços implantadas de forma linear (centro-esquerda) e área industrial entre linha férrea e o rio (centro-direita). (fonte: Sica, 1981, p. 58)



**Fig. 25** Vista da indústria principal da Cidade Industrial, com dique da represa ao fundo. (fonte: Sica, 1981, p. 61)

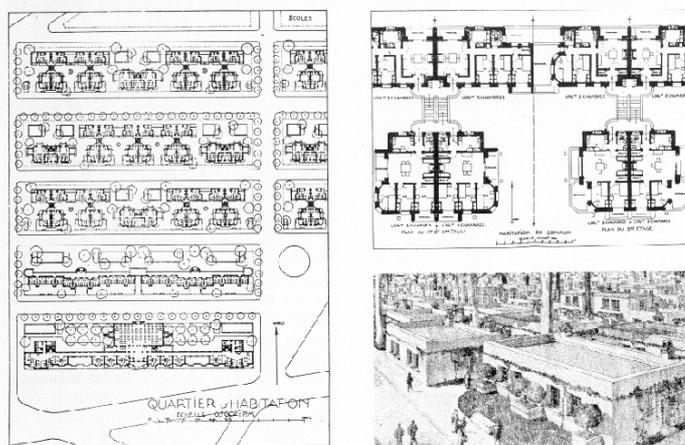
Quanto ao zoneamento, Garnier partiu da distribuição altimétrica das diversas funções urbanas, visando a incorporar os benefícios de ventilação e insolação no conjunto da cidade. A fábrica principal estaria na planície (**Fig. 24 e 25**). A linha férrea atravessaria a fábrica e a cidade, sendo alocada numa parte mais alta (meseta). Os estabelecimentos sanitários como hospital e sanatórios estariam numa parte ainda mais elevada, com isolamento e condições ambientais mais favoráveis, para que não ocorresse a contaminação da população sadia.

A cidade receberia energia, assim como suas indústrias, através da força da água. Para isso, foi projetada uma usina hidroelétrica a partir de um dique no rio que cortaria a cidade, represando-se a água num enorme reservatório.

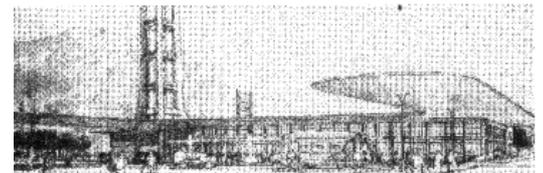
As quadras residenciais (**Fig. 26**) teriam dimensões de 150 metros no sentido Leste-Oeste e 30 metros no sentido Norte-Sul, com lotes de 15x15 metros, proporcionando insolação para o maior número de edifícios. A superfície construída não deveria exceder a metade do total da superfície do lote (300 m<sup>2</sup>), sendo o restante destinado a jardins públicos. Estes jardins configuraram, assim como no plano de Cerdá para Barcelona, um artifício de uso do solo urbano, com a função de caminhos públicos, dando à cidade um caráter de grande parque.

A cidade apresentaria um traçado quadriculado com vias arborizadas, cuja via principal teria origem na Estação Ferroviária. A arquitetura do edifício da estação (**Fig. 27**) teria um aspecto priorizado em relação aos demais prédios públicos, inclusive à Igreja.

As construções seriam trabalhadas com materiais encontrados na região. As estruturas das construções deveriam ser o mais simples possível, justapondo decoração e ornamento (conceito difundido, posteriormente, pela arquitetura Modernista). Mas o que nos chama a atenção é o uso preconizador do concreto armado, *que exatamente neste período torna-se de uso comum e possui tais características de continuidade estática e de adaptabilidade que se torna a partir de então, para os arquitetos franceses, quase um sistema de construção preferido* (Benevolo, 1976).



**Fig. 26** Planta de quadras residenciais. Implantação das casas com recuo no lote, tipologia e vista. (fonte: Sica, 1981, p.58)



**Fig. 27** Perspectiva do prédio da Estação Ferroviária da Cidade Industrial, com sua arquitetura de linhas futuristas. (fonte: Sica, 1981, p.60)

A legislação sobre edificações habitacionais obedecia ao regulamento sanitário, como exemplificado na implantação das residências de acordo com a insolação e a ventilação. Assim, as casas deveriam ter quartos com janelas voltadas ao sul, sem pátios fechados, e as paredes e pisos deveriam ser construídos com materiais lisos e cantos arredondados para facilitar a limpeza. A altura das casas também era controlada para não afetar a insolação da casa vizinha.

Os preceitos de Tony Garnier foram colocados em prática através de projetos de edifícios para a própria cidade de *Lyon*, quando esta estava sob o comando do prefeito Edouard Herriot, em 1904. O prefeito nomeou Garnier como arquiteto-chefe da cidade em 1905.

Como outros modelos da época, a criação de Tony Garnier gerou críticas positivas e negativas como vemos a seguir:

Para Françoise Choay em *O Urbanismo a Cidade Industrial* de Tony Garnier é precursora.

*É, antes da Carta de Atenas, o primeiro manifesto do urbanismo progressista. Uma cidade industrial tem como princípios diretores a análise e a separação das funções urbanas, a exaltação dos espaços verdes que desempenham o papel de elementos isoladores, a utilização sistemática dos materiais novos, em particular do concreto armado. (Choay, 1997)*

Em contrapartida, a crítica contrária de Peter Hall a Tony Garnier, a quem vai chamar de *Howard francês*, baseia-se em dois pontos: a dependência econômica desta cidade e seu traçado.

*(...) mais estranho que tudo é que, naquela época, Garnier faça sua cidade depender economicamente de um único e enorme complexo metalúrgico (tendo em vista que soluções econômicas têm vida curta) e que o projeto físico seja dominado por possantes bulevares axiais e pelo assentamento habitacional sobre reticulados regulares: mais, segundo observou Reyner Branham, à maneira de Camillo Sitte, só que sem as sinuosidades. (Hall, 1995)*

Com detalhamento aprofundado, através de desenhos e sistematizações teóricas, o modelo da Cidade Industrial de Tony Garnier impõe-se sobre os demais modelos já apresentados. Conquanto elaborado posteriormente à publicação de Ebenezer Howard *Garden Cities of To-morrow*, de 1898, pode ter ocorrido a influência do plano de Cidade-Jardim na proposta de Garnier (Hall, 1995), seja pela massa verde que incorporou ao plano, seja pela forma de arrendamento da terra, de acordo com que se verá na parte destinada ao estudo da Cidade-Jardim de Howard.

Incorporando instrumentos de zoneamento, saneamento, edificação, uso social do solo urbano, entre outros, o projeto francês reflete a evolução pela qual a escola urbanística passava naquela época. Uma intensa produção de modelos de novas cidades ou de reformas das existentes, que tinha como objetivo principal melhorar as condições da vida urbana. Neste caso, especificamente, esta tipologia marcou o surgimento, na França, do Urbanismo Funcionalista, que teve Le Corbusier como seu principal protagonista.

## CIDADE FUNCIONALISTA DE LE CORBUSIER

*Nosso carro veloz toma a rodovia elevada especial entre os majestosos arranha-céus; ao chegar mais perto, vemos contra o céu a sucessão de vinte e quatro arranha-céus; à esquerda e à direita, no entorno de cada área específica, ficam os edifícios municipais e administrativos; e circundando esse espaço, os prédios universitários e os museus. A cidade inteira é um Parque.*

Le Corbusier (in Jacobs, 2000, p.21)

Embora date de um período posterior ao da concretização do ideário Cidade-Jardim, como movimento urbanístico, a abordagem do modelo Funcionalista, surgido a partir da década de 1920, faz-se presente neste trabalho pela influência que exerceu sobre inúmeras escolas urbanísticas ao redor do planeta e, principalmente, sobre a arquitetura e o urbanismo brasileiros, a partir dos anos 1930 (década de construção da cidade de Águas de São Pedro).

O principal responsável pela formulação desta tipologia foi o suíço Charles-Édouard Jeanneret (1887-1965). Arquiteto e urbanista autodidata, Jeanneret adotou o pseudônimo de Le Corbusier (homenagem a seu avô-materno) a partir de 1920, ano em que iniciou sua produção de estudos literários, incorporando à arquitetura e às propostas urbanísticas as influências provenientes de sua terra natal, como ressalta Peter Hall em Cidade do Amanhã (1995): (...) *povo obcecadamente ordeiro: suas cidades são modelos de esmerada autogestão, onde nem uma folhinha de grama nem um fio de cabelo estão fora do lugar. (...) Sua vida profissional foi devotada a genebrizar Paris, bem como toda e qualquer cidade que tivesse o desprate de mostrar-se indisciplinável* (Hall, 1995).

Em 1931, Le Corbusier mudou-se para Paris, adotando esta cidade como seu principal campo de trabalho e análise da cidade pós-Revolução Industrial. *Se à Suíça deve a ele sua concepção do mundo, foi Paris que lhe forneceu a matéria-prima e a visão de uma ordem ideal* (Hall, 1995). Na capital francesa, o arquiteto suíço refletiu sobre o plano haussmanniano, identificando-lhe falhas projetuais como a superficialidade de abordagem social onde, por trás das fachadas e dos melhoramentos urbanos realizados pelo Barão Haussmann, escondia-se uma cidade repleta de cortiços e epidemias. Para Corbusier, o *esteticismo* da urbanística existente devia ceder espaço a um urbanismo moderno, incumbido de atender às necessidades reais da cidade daquela época, de forma racional e funcional.

O Urbanismo *Funcionalista* ou *Racionalista*, como também ficou conhecido, seria instrumentado pela técnica, pela razão e pela ciência (inserido, portanto, na vertente *Progressista*, elaborada por Françoise Choay), devendo abordar não apenas o espaço intra-urbano como também criar um planejamento regional para a cidade. As escalas de abrangência deste novo urbanismo deveriam seguir uma normatização de uso e ocupação do solo urbano através de critérios funcionais de zoneamento. O desenho geometrizar do traçado viário, buscado para esta nova cidade, aliava-se a uma separação entre veículos e pedestres e a uma extinção do conceito rua-corredor, com construções sem recuo frontal, e da rua sinuosa e estreita da velha cidade. O crescimento desenfreado urbano, sem limites definidos neste período, seria limitado e a densidade setorizada em altos edifícios separados por amplas áreas verdes. A construção civil tinha como obrigação incorporar em suas edificações as tecnologias e os modos de produção em série, presentes no processo fabril. Estes aspectos que estruturaram o urbanismo funcional foram, em grande parte, resultados de discussões, trabalhos e projetos elaborados por Le Corbusier e um grupo de profissionais de mesma linha ideológica.

O trabalho urbanístico corbusiano apresentou três fases (Hall, 1995) diferenciadas nos seus pormenores: a primeira, ligada ao Capitalismo e à burguesia; a segunda, relacionada a modificações teológicas; e a última, direcionada a uma crítica à cidade grande. As obras deste arquiteto e urbanista abrangeram tanto o campo literário<sup>6</sup> como o campo projetual, onde dedicou sua atenção às diversas escalas, da habitação à cidade.

A primeira interação de Corbusier com a escala urbana ocorreu em 1922, quando apresentou uma proposta de cidade ideal no *Salon d'Automne* em Paris. Suas referências urbanísticas datam, entretanto de anos anteriores, momento em que, por exemplo, compartilhou das idéias dos arquitetos soviéticos que pretendiam construir novas cidades na zona rural, com gigantescos blocos de apartamentos coletivos e com mínimo de espaço necessário.

A cidade ideal corbusiana surgiu como uma resposta aos problemas da época. Assim como na situação caótica das cidades do século XIX, a Europa voltou a enfrentar problemas urbanos devido às conseqüências causadas pela 1ª Guerra Mundial, entre elas: a destruição de parte das cidades e a defasagem acumulada do número de habitações. A cidade ideal corbusiana, denominada de Vila Contemporânea, para 3 milhões de habitantes (*Ville Contemporaine*), continha três tipologias de edifícios: os grandes arranha-céus cruciformes (área central), prédio de seis pavimentos (área

---

<sup>6</sup> Obras literárias de Le Corbusier:

- Vers une Architecture (1923)
- L'Urbanisme (1925)
- La ville radieuse (1935)
- Precision (1937)
- La Charte d'Athènes (1941)
- Propos d'urbanisme (1946)
- Manière de penser l'urbanisme (1946)
- L'unité d'habitation de Marseille (1950)

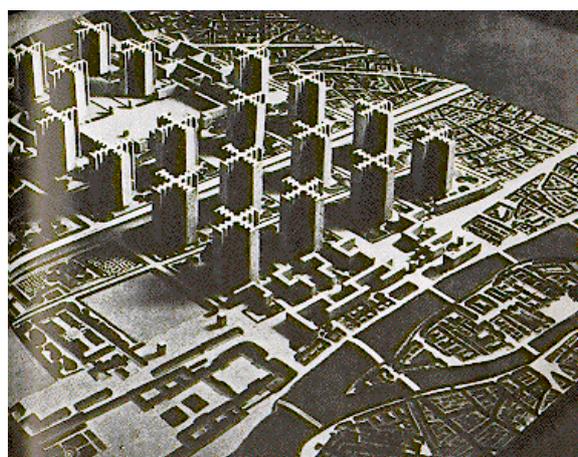
intermediária) e casas isoladas (área periférica), implantados num plano simétrico e quadriculado, recorrente aos modelos urbanísticos existentes. Nesta planificação, a utopia se fez presente no momento em que não houve nenhuma preocupação em adequar as moradias com a existência de diferenças sociais impostas pelo capitalismo; era uma cidade para burgueses, para apenas uma classe social.

Projetualmente, Corbusier introduziu quatro princípios fundamentais para a construção da nova cidade: o descongestionamento do centro das cidades, o aumento da densidade, o aumento dos meios de circulação e o aumento das superfícies verdes. Uma das possibilidades de estar atendendo a estes fundamentos foi atribuída ao debate sobre a altura das edificações, materializada através dos arranha-céus, como sendo a terceira dimensão do urbanismo. Modelo edificatório difundido nos Estados Unidos a partir da cidade de Chicago (reconstruída após o incêndio de 1871), a utilização de arranha-céus pelo arquiteto suíço abriria espaços desocupados, resultantes do adensamento pontual, criando-se áreas destinadas ao lazer e à circulação. Tal artifício também justificaria, paradoxalmente, a eliminação do excesso populacional dos centros das grandes cidades, transpondo-o e disseminando-o por estas altas torres.

Um outro instrumento defendido por Corbusier para a cidade ideal foi a geometrização do traçado viário, o que seria exposto mais tarde em seu livro *L'Urbanisme*, de 1925. Para o arquiteto, *a rua curva é o caminho dos asnos; a rua reta, o caminho dos homens* (Corbusier, 1925). Além de crítica direta aos ensaios defendidos pelo austríaco Camillo Sitte (nosso próximo estudo), Le Corbusier via, neste partido, a possibilidade de adequar o urbanismo às linhas retas presentes nas construções de imóveis e nas redes de infra-estrutura (esgoto, água, telefone, gás, etc.). *A circulação exige linha reta. A reta é sadia também para a alma das cidades. A curva é prejudicial, difícil e perigosa; ela paralisa* (Corbusier, 1925).



**Fig. 28** Unidades habitacionais isoladas no lote, em Pessac. Projeto de Le Corbusier. (fonte: Kostof, 1999)



**Fig. 29** Plano Voisin para Paris, de Le Corbusier. (fonte: Kostof, 1999)

Dois anos mais tarde, em 1925, projetou a *modesta Cidade-Jardim* de Pessac (França), um conjunto de casas dispostas numa única quadra e isoladas por espaços ajardinados (**Fig. 28**). Assim como a geometria, o debate sobre o espaço verde urbano também foi alvo de discussão na obra *L'Urbanisme*, na qual o arquiteto propôs que o *crescimento da área verde da cidade deveria ser proporcional ao crescimento de sua densidade* (Corbusier, 1925). Embora radicalmente contra às *cités-jardins, que ele coerentemente confundia, como a maioria de seus colegas planejadores franceses, com os subúrbios-jardim* (Hall, 1995), Corbusier estabeleceu em *A Carta de Atenas* (1941) novos parâmetros para aquilo que deveria ser chamado de Cidade-Jardim: *Contrariamente ao que ocorre nas cidades-jardins, as superfícies verdes não serão compartimentadas em pequenos elementos de uso privado, mas consagradas ao desenvolvimento das diversas atividades comuns que formam o prolongamento da moradia* (Corbusier, 1941).

Além desta função comunitária obrigatória dos jardins e dos espaços livres, a disposição destes espaços ganharia novo formato na Cidade Funcionalista: a verticalidade. A proximidade nociva da natureza com as vias de circulação, nas propostas urbanas da época, deveria se dissociar pelo instrumento altura. A Cidade-Jardim corbusiana somar-se-ia, então, à terceira dimensão do urbanismo, tornando-se uma Cidade-Jardim Vertical. Críticos colocam que a análise negativa que Corbusier fez à Cidade-Jardim de Howard, como apenas um subúrbio da cidade, desfaz-se no momento em que ele próprio propõe um subúrbio-jardim vertical (Mumford, 1982).

Além destes novos preceitos urbanísticos terem sido sintetizados em *L'Urbanisme*, Le Corbusier também incorporou a esta obra um método de abordagem sobre as cidades, o método do urbanismo decomposto, o qual também era defendido pelo arquiteto alemão Walter Gropius, como descreve Leonardo Benevolo (1976):

*Gropius e Le Corbusier vêem justamente a necessidade de recomeçar e de decompor o fato arquitetônico em seus componentes elementares, a fim de que o problema da composição seja colocado com a generalidade necessária. (...), um bairro é decomposto em uma série de elementos de construção (a célula de habitação, a rua, os edifícios públicos etc.) e a cidade é concebida como um agrupamento de bairros, reunidos em grupos ou em grupos de grupos segundo a hierarquia das funções. Essa metodologia serve para se chegar a uma economia de meios na realização, pois responde aos critérios da produção industrial, porém também há uma economia de raciocínio no projeto, pois permite uma distribuição dos esforços intelectuais do modo mais redondo, colocando cada decisão no tempo e na escala oportuna.* (Benevolo, 1976)

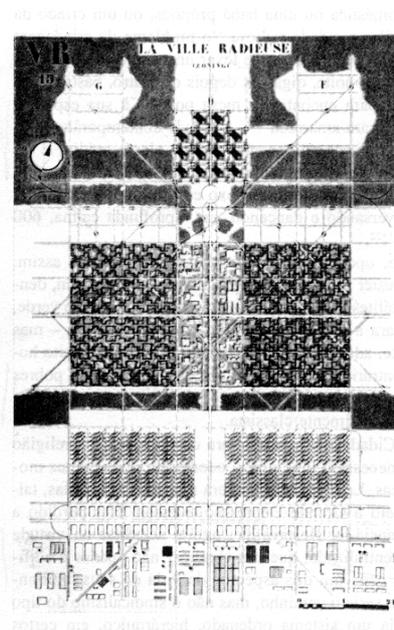
No mesmo ano de 1925 e ainda dentro da primeira fase de seus trabalhos urbanísticos (ligada aos interesses econômicos), Corbusier criou outra proposta que, diferente das anteriores, foi formulada a partir de uma cidade existente: a cidade de Paris, que se tornaria base de quase todos os estudos posteriores. O Plano *Voisin* (**Fig. 29**) financiado por um empresário da indústria de aviões de

sobrenome *Voisin* – consistia numa intervenção na parte histórica de Paris (ao norte do rio Sena), tendo a Vila Contemporânea e as formulações presentes em *L'Urbanisme* como base referencial.

Com a retirada dos edifícios existentes (*tabula rasa*), dezoito torres uniformes com 700 pés de altura (70 pavimentos cada) seriam implantadas neste novo espaço. A defesa para a destruição do centro velho e consecutiva construção de um novo centro, com avenidas suficientemente largas para atender a demanda da circulação e do comércio, era feita pelo suíço como uma reivindicação plausível: *Precisamos construir em terreno limpo! A cidade de hoje está morrendo porque não é construída geometricamente.(...) Construir ao ar livre significa substituir o terreno irregular, insensato, que é o único existente hoje por um terreno regular. Fora disso não há salvação* (Corbusier, 1925).

A segunda fase da obra urbanística corbusiana foi marcada por uma mudança teológica. Descrente do modelo Capitalista devido à depressão econômica de 1929 – seus patrocinadores ficaram incapacitados de patrociná-lo –, Corbusier partiu para um planejamento urbano centralizado cujos modos de sistema ordenado e hierárquico dos grupos sindicais o levaram a conceber o espaço urbano através de cada aspecto de seu habitante. Esta fase denominou a cidade corbusiana de *cidade sindicalista*, onde todos estariam *igualmente coletivizados* (Hall, 1995).

A socialização da cidade seria baseada num novo projeto habitacional proposto: as *Unités*. Estas unidades habitacionais, para ele, solucionariam a segregação social existente pela disposição espacial mínima para se habitar e pela coletivização de equipamentos e de certos espaços (circulação, áreas de lazer, etc.).



**Fig. 30** Ville Radieuse, apresentando o zoneamento funcional: arranjos habitacionais interligados à zona industrial através de uma park way. (fonte: Hall, 1995)

Esta nova cidade foi exemplificada pelo projeto de *La Ville Radieuse* (Fig. 30), desenhado (total de dezessete pranchas), entre 1929 e 1930, após viagem realizada pelo mestre aos Estados Unidos. O ponto de partida da Vila Radiosa foi o desenho da residência, através do qual desenvolver-se-ia o desenho de toda a cidade (Benevolo, 1976).

Com esta cidade, o fator alto adensamento foi justificado por Corbusier através de comparação de ocupação entre a Unidade de Habitação e a Cidade-Jardim. A necessidade de área para ocupação de um número determinado de habitantes, na proposta howardiana, seria sete vezes maior do que numa unidade habitacional, o que permitiria uma redução dos limites urbanos ou um aumento de espaços verdes. Deste modo, a escritora Jane Jacobs, na introdução de seu livro *Morte e Vida das Grandes Cidades* (2000), situou a cidade corbusiana como uma Cidade-Jardim factível: (...) *a Ville Radieuse provém diretamente da Cidade-Jardim. Le Corbusier assimilou a imagem fundamental da Cidade-Jardim, ao menos superficialmente, e empenhou-se em torná-la prática em locais densamente povoados* (Jacobs, 2000).

A terceira fase corbusiana foi marcada pela crítica às cidades grandes. Embasado por debates ocorridos a partir do 2º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), em Frankfurt (1929), passando pelo CIAM de Bruxelas e culminado com 4º CIAM (1933), transcorrido numa viagem marítima de Marselha a Atenas, Corbusier e demais congressistas formularam preceitos para ordenar as cidades da época e controlar o crescimento caótico, garantindo sol, vegetação e espaço para as mesmas. Resultado disso foi a obra *A Carta de Atenas* (1941), na qual o arquiteto suíço sintetizou as principais premissas para um urbanismo correto, *desde as propostas do socialismo utópico até as da Bauhaus, passando por Morris, Howard e Tony Garnier* (Scherer in Corbusier, 1993). Esta obra foi compartimentada e analisada conforme o zoneamento funcional estipulado – habitar, trabalhar, divertir-se e circular –, tendo a célula de habitação como núcleo básico desta nova urbanística.

Quanto ao problema das grandes dimensões urbanas, Corbusier pretendia que Paris tivesse sua população reduzida de 3 milhões para 1 milhão de habitantes (Hall, 1995), e, para isso, propunha a criação de uma rede de cidades, assim como Ebenezer Howard já havia proposto no início do século XX. Este modelo seria configurado pelas cidades radiocêntricas (centro com arranha-céus, bairros intermediários e periferia com residências isoladas) interligadas por *cités linéaires industrielles* (linhas contínuas de industrialização ao longo de corredores de trânsito), semelhante à idéia elaborada pelo engenheiro espanhol Soria y Mata no século XIX (apesar deste não ter se preocupado com as partes produtivas de sua cidade linear).

Durante a década de 1930, Le Corbusier visitou vários países, inclusive o Brasil, em 1936 (elaboração do projeto para o Ministério da Educação e Saúde no Rio de Janeiro), onde apresentou planos para as principais cidades, dentre elas: Paris, São Paulo, Montevidéu, Argel, Barcelona, Buenos Aires, Nemours; e projetando a cidade nova de Chandigarh na Índia, em 1951.

Assim como os outros modelos urbanos formulados, o modelo Funcionalista, proposto por Le Corbusier dentro do Movimento Moderno, também foi alvo de críticas positivas e negativas, conforme a ideologia seguida por esses críticos. O escritor Leonardo Benevolo (1976) assim legitimou a qualidade das formulações corbusianas:

*Sempre se admirou a lógica abstrata do plano de Le Corbusier; as vias são classificadas segundo os tipos de tráfegos, os edifícios são racionalmente ligados entre si e imersos no verde, as exigências dos pedestres, do automóvel e do avião harmonizam-se num quadro unitário. O corte do ambiente é amplo e conserva as melhores qualidades da tradição francesa: a escala grandiosa audaciosamente antecipada em relação às necessidades funcionais, a regularidade geométrica e a monumentalidade não separada da delicadeza. (Benevolo, 1976)*

Outros autores, como Peter Hall, Jane Jacobs e Nestor Goulart Reis Filho, todavia, desclassificaram o trabalho urbanístico do suíço. Hall (1995) despreza tanto sua obra literária, como sendo *ilegível*, como sua obra projetual, marcada pelo fracasso por nunca ter sido construída (exceção a Chandigarh, de 1951). O mesmo autor expõe crítica ferrenha à padronização da célula habitacional (máquina de morar) sem considerar as diferenças sociais ou individuais existentes.

Para a norte-americana Jane Jacobs (2000), os conceitos estipulados por Corbusier foram os responsáveis por um *planejamento anticidade*, faltando ao arquiteto europeu um conhecimento de causa sobre a conjuntura funcional existente no ambiente intra-urbano. Já para Nestor Goulart (s/d), o erro cometido por este Movimento, e consecutivamente por Le Corbusier, estava na adoção do *esquematismo* e do *zoneamento estanque* de se projetar a cidade, pensada mais como maquete do que como cidade.

Mesmo que esta ideologia tenha racionalizado ao extremo os espaços urbanos, não devemos tirar seus méritos e suas contribuições para a formulação de uma cidade mais condizente com seu tempo. A capacidade de Le Corbusier para sintetizar as idéias urbanísticas (disseminadas por profissionais preocupados com o ambiente urbano), sua interação com relação aos avanços tecnológicos (novos materiais, novos veículos de locomoção, etc.) e sua percepção de uma nova dimensão urbana (altura) foram pontos positivos para a enorme divulgação e aplicabilidade que este ideário apresentou na história do urbanismo moderno. Ao lado do Movimento Cidade-Jardim, esta concepção urbanística caracterizou-se como o modelo mais recorrente para se pensar e projetar as cidades do século XX.

## CIDADE ARTÍSTICA DE CAMILLO SITTE

Distintamente de muitas propostas urbanísticas, o arquiteto austríaco Camillo Sitte (1843-1903), formado pela Escola Imperial e Real das Artes Industriais de Viena, elaborou um tratado, e não um modelo, pelo qual as cidades deveriam ser planejadas. Este tratado abordava principalmente a estética das cidades, o planejar a cidade como uma obra de arte, o que se denominou de a Cidade Artística.

Camillo Sitte como arquiteto realizou poucas obras, atuando em seu país de origem (Áustria), além de ser chamado para fazer parte de júri em vários concursos. Sitte ficou reconhecido por seus artigos e por sua obra de 1889 *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen – A Construção da Cidade Segundo Seus Princípios Artísticos*. Em 1902, sua obra foi traduzida do alemão para o francês por Camille Martin e a partir daí tornou-se mais difundida. Nela, Sitte demarcou o campo em que desejava discutir a cidade: no campo da estética, da arte.

O arquiteto Carlos R.M. de Andrade, na apresentação do livro de Camillo Sitte na versão portuguesa de 1992, definiu o trabalho do arquiteto austríaco como:

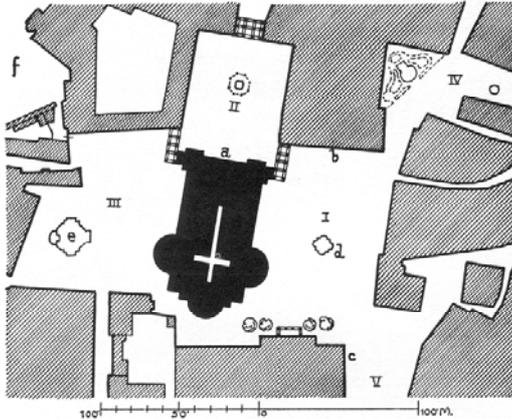
*(...) um tratado sobre a construção de cidades, Der Städtebau fala da cidade como é apreendida pelo cidadão comum, a cidade como é vista por aquele que transita por suas ruas, atravessa seus territórios, repousa em suas praças, realizando percursos variados por esse espaço que tem algo de labirinto. Enfim, a cidade como lugar, ou como a diversidade de lugares, e não um espaço liso, homogêneo, indiferenciado.* (Carlos R.M. de Andrade in Sitte, 1992)

Na segunda metade do século XIX, ocorria, nas principais cidades europeias, a destruição dos centros históricos pelas obras de saneamento e de melhorias do meio de locomoção (como a introdução das ferrovias). Entre estes acontecimentos, os mais conhecidos foram os planos para Paris (Haussmann) e para Viena (*Ringstrasse*).

Camillo Sitte criticou estas reformas urbanas, criadoras de grandes espaços abertos e aniquiladoras da vida pública. Os grandes espaços, para Sitte, causariam a Agorafobia (medo aos grandes espaços abertos), retirando as pessoas do convívio presente nas áreas públicas urbanas. Outra crítica foi feita à abertura, na época, de grandes museus como o *Louvre* e o *Prado*, que retiravam as obras de arte das ruas para ser enclausuradas dentro destes edifícios.

A defesa sitteana baseava-se na apologia à vida comunitária. A Agorafobia deveria ser substituída pela *Agorafelia* (amizade aos espaços públicos). Descartando a idéia de plano urbano (instrumento que determina o crescimento da cidade), o urbanismo através do projeto – de praças no âmbito

sitteano – deveria resgatar a vida comunitária. A praça seria um importante elemento para o traçado da cidade sitteana.



**Fig. 31** Análise feita por Camillo Sitte do espaço multifacetado em torno de uma igreja, na cidade de Salzburg. (fonte: Sitte, 1992, p.87)



**Fig. 32** Estudo de Camille Martin sobre a qualidade das ruas curvas. Uma rua na cidade de Bruxelas, Bélgica. (fonte: Sitte, 1992, p.191)

Em seus ensaios, *Sitte fala da cidade moderna, e seu discurso é limitado ao campo que é chamado de “artístico”, ou seja, à decoração que se pode observar nos centros representativos e nos bairros de moradia (...); ele observa a paisagem da nova cidade tal como ela emerge dos canteiros dos decênios precedentes, revela seus inconvenientes – monotonia, regularidade excessiva, simetria a qualquer custo, espaços inarticulados e desproporcionais à arquitetura –, comparando-os aos méritos das cidades antigas, especialmente às medievais, que possuem ambiente pitoresco e articulados segundo as funções, composições assimétricas, hierarquia de espaços em relação adequada com o edifício* (Benevolo, 1976). A cidade deveria, portanto, ser estudada e trabalhada como obra de arte, valorizada como objeto estético, em que centros históricos e espaços belos e acolhedores, como as praças, deveriam ser preservados.

Com isso, era importante a postura do arquiteto perante a cidade existente, sendo fundamental a vivência do local (*Genius Loci*) e reconhecimento do *locus* para possíveis mudanças no plano urbano, não adotando portanto o método da *tabula rasa*. A *obra de arte*, no entanto, não deveria ser de uma só pessoa (um arquiteto) e, sim, uma obra de arte construída por todos, coletiva (uma obra aberta). Segundo Leonardo Benevolo em *História da Arquitetura Moderna* (1976), Sitte trouxe duas contribuições importantes para a cultura urbanística de seu tempo: o interesse pelos ambientes das cidades antigas e a união entre a teoria e a prática, a vivência do local em que fosse se projetar.

A obra de Camillo Sitte aborda, através de uma análise detalhada, o espaço da praça apontando para as qualidades existentes nas praças antigas – local plurifuncional com finalidades cívicas, religiosas, culturais, econômicas e terapêuticas – e a falta de exemplares do mesmo nível em praças modernas. O autor trabalhou as relações de proporção entre os elementos que compõem as praças, desde o

edifício em seu entorno aos objetos arquitetônicos (monumentos, esculturas, jardins); destacou a importância do centro livre na praça pela análise de exemplares renascentistas; descreveu como deveriam estar dispostos os edifícios em relação à praça (**Fig. 31**), obedecendo-se a um fechamento no limite desta e proporcionando-se, assim, um conforto para quem a utiliza; fez um levantamento das praças irregulares (praças da Antigüidade), em que o traçado irregular deu-lhes um caráter pitoresco, de conforto e de surpresa, com a praça sendo descoberta aos poucos, não permitindo ao visitante a percepção do todo. As referências de modelos de praças foram as de países nórdicos, da Bélgica, da França e da Alemanha – países que ele visitou, sendo o último realizado na companhia de Patrick Geddes. Sitte não fez nenhuma citação de praças americanas ou espanholas (a *Praza Maior* espanhola) porque não as vivenciou nem as desenhou.

A monotonia dos espaços modernos, sem cenas diversificadas ou que proporcionem surpresas, foi alvo de análise sitteana a partir do projeto, de 1858, para a *Ring*, em Viena. A *Ringstrasse* separava a cidade nova do centro histórico (antigo local das fortificações da capital austríaca) e foi projetada segundo princípios haussmanianos, contendo os espaços vazios e os edifícios monumentais isolados, criticados por Camillo Sitte. Reflexos desta crítica ao modelo de urbanismo progressista se fez presente em seu livro pela ausência de debates das novas tecnologias da época como forma de construir a cidade, segundo seus princípios.

Na obra original, o arquiteto austríaco tratou basicamente do tema Praças, dando atenção à circulação apenas quando propôs a mão única das vias para evitar problemas nos cruzamentos. A abordagem sobre vias e circulação foi introduzida pelo tradutor franco-germânico Camille Martin na segunda edição (1902). Somente através deste capítulo, incluso na tradução francesa, foi que os princípios sitteanos transpuseram o espaço das praças para as vias, pela releitura que Martin fez dos principais aspectos dos traçados das praças, incorporando-os ao ambiente de circulação. Como exemplo, as ruas deveriam ser sinuosas para conferir-lhes uma beleza peculiar (**Fig. 32**) e para adequação ao relevo do terreno ou às circunstâncias locais.

Como tema paralelo, Sitte tratou da questão do verde nas cidades para o que elegera duas vertentes: o verde sanitário para áreas residenciais, proporcionando a contenção de vento e poeira, o abrigo através de sombras no verão, tranqüilidade, etc.; e o verde decorativo, associado à água decorativa, para áreas onde houvesse maior contingente de pessoas (áreas centrais), com função apenas ilusória. Com relação ao poder sanitário da natureza na obra de Sitte, o historiador Lewis Mumford (1982) afirmou:

*Dar de novo à cidade ar puro, água fresca, espaços abertos de verdura e sol, passou a ser o primeiro objetivo do bom urbanismo: a necessidade era tão premente que, a despeito de sua paixão pela beleza urbana, Camillo Sitte insistia na função higiênica do parque urbano, como uma verdura sanitária, para empregar sua própria expressão: os “pulmões” da cidade, cuja função passou a ser apreciada de um modo novo, por causa da sua ausência. (Mumford, 1982)*

O verde na metrópole seria dado através de pequenos parques espalhados pela cidade e através das áreas livres dos lotes residenciais. Porém, as idéias de Camillo Sitte continham a fragilidade de abordar a cidade por fragmentos e não em sua totalidade, conforme observou o escritor italiano Paolo Sica, em *Historia del Urbanismo* (1981):

*Es una contribución que – derivada de un análisis parcial y tendencioso – puede traducirse en una serie de principios inmediatamente aplicables a una escala espacial bastante reducida, pero que resulta inevitablemente inadecuada para afrontar los problemas que se plantean a escala metropolitana (com una feliz definición irónica, Giedion llamará a Camillo Sitte “troubadour del urbanismo”).* (Sica, 1981)

Mesmo voltando-se apenas a fragmentos urbanos, sem respostas para a expansão urbana e, muito menos, para um planejamento de escala regional, os estudos de Sitte deram relevante contribuição ao desenho urbano das cidades modernas. A relação entre espaço privado (espaço construído) e espaço público (espaço vazio) foi uma premissa de fundamental importância para aqueles projetos orientados pela vertente culturalista. A volta ao passado como referência e a preservação dele no presente constituíram base na elaboração teórica de sua cidade ideal sitteana.

Aspectos como a importância sanitária e decorativa da natureza e os modos para caracterizar um espaço como local confortável e pitoresco fizeram com que seu trabalho tivesse grande difusão e inúmeros discípulos, dentre eles, o arquiteto e urbanista inglês Raymond Unwin, que incorporou os ideais de Sitte em sua obra escrita *Town Planning in Practice*, de 1909: *Camillo Sitte llegó a la conclusión, a través de un estudio cuidadoso de los planes de las ciudades medievales, de que éstas fueron diseñadas según que no sólo se acomodaban completamente a los requerimientos del tráfico, sino que resultaban acordes con los principios artísticos sobre los cuales se asienta la belleza de las ciudades* (Unwin, 1984); e em suas obras construídas: a Cidade-Jardim de Letchworth e o Subúrbio-Jardim de Hampstead. Para a escritora francesa Françoise Choay, em *O Urbanismo*, os conceitos sitteanos tiveram (...) *uma influência decisiva sobre a realização das cidades-jardins inglesas e sobre o urbanismo culturalista anglo-saxão* (Choay, 1997).



Desenho de Wagner Crane "Cidades-Jardins e Planejamento Urbano", para a segunda edição do livro de Ebenezer Howard *Garden Cities of To-morrow*, em 1902. (fonte: Hardy, 1991, p.17)

## 2.2. O SURGIMENTO DO IDEÁRIO *GARDEN - CITY*

O ideário *Garden-City* ou Cidade-Jardim, assim como as propostas e modelos urbanísticos apresentados, surgiu como resposta à situação de crescimento *autoderrotador* na qual as cidades dos países industrializados se encontravam em fins do século XIX. Os conceitos inseridos neste ideário foram, todavia, amplamente difundidos ao longo do século XX e aplicados em planos urbanos de diversos países como Bélgica, Alemanha, Rússia, França, Estados Unidos, Japão, Brasil entre outros.

Os conceitos da *Garden-City* tornaram-se públicos no ano de 1898, com a obra *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, do inglês Ebenezer Howard. Os pressupostos howardianos foram aceitos e prontamente colocados em prática. No ano de 1903, ocorreu a primeira concretização do modelo proposto por Howard através da cidade de Letchworth (Inglaterra), elaborada pelos arquitetos Richard Barry Parker e Raymond Unwin. O segundo exemplar foi realizado anos mais tarde, em 1919, com o projeto para Welwyn Garden City (Inglaterra), de Louis de Soissons. O conceito de Cidade-Jardim não ficou, entretanto, restrito ao campo do urbanismo de Cidades Novas. Como exemplo, em 1907, Parker e Unwin derivaram a escala de Cidade-Jardim em Subúrbio-Jardim (um loteamento residencial com elementos característicos à *Garden-City*) no plano de Hampstead, periferia de Londres. A repercussão deste ideário não se fez presente apenas no campo prático. Teóricos e estudiosos de urbanismo também direcionaram seus estudos e análises para este modelo, proporcionando inúmeras reflexões e críticas a respeito.

A seguir, estaremos abordando, de modo mais detalhado, as variáveis que envolveram o ideal de Cidade-Jardim, desde seu autor e sua obra às produções e críticas elaboradas e sua ressonância em outros países.

### 2.2.1. EBENEZER HOWARD

*Irrita mas precisa ser dito: a despeito do denodo dos demais competidores, Ebenezer Howard (1850-1928) leva a palma como a mais importante e singular personalidade de toda esta história.*

Peter Hall (1995, p.103)

Assim qualificou Peter Hall em *Cidades do Amanhã* (1995) o londrino Ebenezer Howard (**Fig. 33**), idealizador do ideal urbanístico Cidade-Jardim. A exaltação a Howard, perante outros pensadores e

idealizadores de modelos de cidades perfeitas, provém de sua capacidade de reunir as produções existentes, relacionadas a esta temática, em uma única proposta coerente e concebível. Para tanto, torna-se fundamental identificar quais foram as produções referenciais e visionar a trajetória percorrida por Howard até a concepção de seu plano.

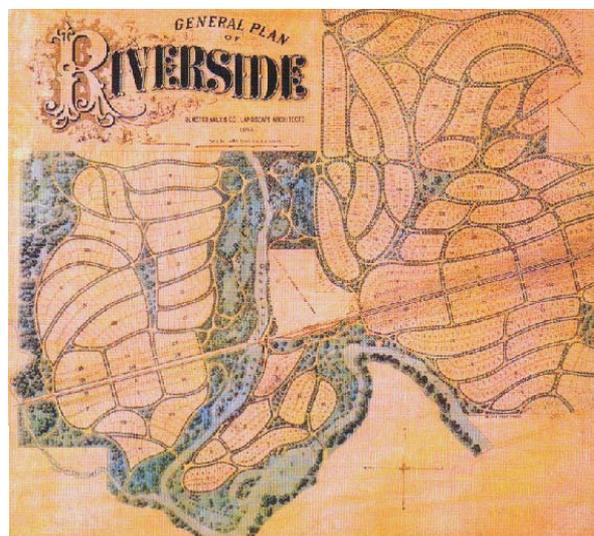


**Fig.33** Ebenezer Howard  
(fonte:arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.240)

Por motivos contraditórios – vontade de caçar búfalos, morar nas pradarias ou resolver seus problemas de saúde – (Beavers, 1988), Ebenezer Howard, com 21 anos de idade, viajou, no final de 1871, aos Estados Unidos. Começou a vida na América como agricultor, no Estado de Nebraska. Nesta época, teve conhecimento da Lei de Distribuição de Terras de 1862, que cedia gratuitamente terras em áreas desocupadas daquele país. Tal Lei proporcionava a formação de inúmeras e produtivas fazendas, incentivadas pela modernização da produção agrícola, e a formação de pequenas cidades. Como agricultor, não obteve, porém, resultados frutíferos, mudando-se para a cidade de Chicago pós-incêndio de 1871 (**Fig. 34**), onde morou de 1872 a 1876 (Hall, 1995, p.104). Em Chicago presenciou a cidade sendo reconstruída e visitou o novo bairro residencial suburbano de Riverside (**Fig. 35**), obra do arquiteto-paisagista Frederick Law Olmsted<sup>7</sup>. Na cidade de Nova Iorque, Howard tomou conhecimento do Central Park, projetado pelo mesmo arquiteto americano.



**Fig. 34** Imagens do incêndio de 1871 que arrasou a cidade de Chicago, EUA.  
(fonte: Sica, 1981, p.717)



**Fig. 35.** Subúrbio residencial de Riverside em Chicago de 1861, de Frederick L. Olmsted e Calvert Vaux. (fonte: Wolff, 2001, p.35)

<sup>7</sup> Os projetos de Frederick Law Olmsted nos Estados Unidos, à partir do final do século XIX, foram de grande referência para os urbanistas de princípios culturalistas. No projeto do parque-subúrbio de Riverside de 1869, próximo à Chicago, Olmsted e Calvert Vaux elaboraram um bairro estritamente residencial, pintoresco devido ao traçado curvilíneo e à valorização de espaços livres por meio da arborização, buscando a valorização do ambiente para o morador. Neste projeto, a proposta inovadora de Olmsted foi a criação da *Parkway*, uma grande avenida com parque linear projetada para unir o subúrbio de Riverside à cidade de Chicago (Barcellos, 2000).

A relação de Howard com a cidade de Chicago pode tê-lo influenciado também na concepção do termo *Garden-City* como expõe Robert Beevers:

*Chicago, because of its situation and its public parks, was known to contemporaries as the garden city, and the inference has been drawn that Howard found the title of his utopia there. He himself always denied this source, and indeed he did not use the term in the earlier drafts of his book. Nevertheless the idea, at least in its broad outlines, seems to have germinated in Chicago, and he must have reflected on it in his lodgings on Michigan Avenue overlooking Lake Park and beyond that Lake Michigan itself. (Beevers, 1988)*

Assim como Frederick J. Osborn também não dúvida desta possibilidade: *Howard was not conscious of deriving his term Garden City either from Chicago or from the name of Alexander Stewart's industrial suburb or village on Long Island, N.Y. (1869), but I cannot doubt that it was from Chicago that he got it, though he gave quite a new meaning to the term (Frederic J. Osborn in Creese, 1992).*

Os cinco anos vividos nos Estados Unidos modificaram valores na vida do inglês; entre eles, adquiriu base para suas proposições e certa estabilidade, inclusive, de sua saúde. De volta a Londres, a atenção foi direcionada para dois pontos: reforma social e *harmonização* entre ciência e religião (Beevers, 1988). Nesta época, ele vivenciou o desenvolvimento da região de Bedford Park, em Londres (iniciado em 1875), com a arquitetura de Richard Norman Shaw (1813-1912) e com o traçado urbano envolto de árvores e paisagens trabalhadas.

Filho de pai pastor, autodidata e com personalidade inventiva, Howard acreditava que havia solução para os problemas do crescimento urbano sem controle e para a migração de pessoas do campo à cidade em busca de trabalho e local para morar. Trabalhando como taquígrafo no Parlamento inglês, começou a ter uma educação política e aproximou-se dos ideais do movimento socialista (Choay, 1997).

No campo urbanístico, Howard encontrou, através de obras teóricas ou práticas, exemplos de projetos urbanos ligados à intenção de reforma social como a cidade-modelo de James Silk Buckingham e a *Hygeia* de Benjamin W. Richardson, e também através dos projetos de Adelaide (Austrália), por Edward Gibbon Wakefield, e as cidades empresariais Port Sunlight, de Lever, e Bournville, de Cadbury (*ilustração prática de descentralização industrial bem-sucedida a partir da cidade superpovoada*). Contemporâneos de Howard, que defendiam a idéia da descentralização para melhoria de vida da sociedade, entre eles John Ruskin, Leo Tolstoy, as comunidades *Topolobampo* e *H.G.Wells* (este na segunda edição) somam-se ao *know-how* howardiano (Hardy, 1991).

A criação de cidades utópicas data de épocas remotas como a *Utopia* (1516) de Thomas More, no entanto, Howard justificava a possibilidade de realização de seus princípios (a volta das pessoas ao campo e a descentralização das indústrias, por exemplo) com base nestes exemplos construídos

(Port Sunlight e Bournville). Contudo, considerava tais propostas como *manifestações de autoritarismo*.

Outra referência não menos importante foi a obra de Edward Bellamy, *Looking Backwards, 2000-1887*, sobre o movimento cooperativista americano. Ambientado na cidade de Boston, no ano de 2000, este livro apresentava uma nova sociedade e uma nova comunidade gerenciada por um governo socialista centralizado (Benevolo, 1976).

Do livro de Henry George, *Progress and Poverty* (1879), Howard retirou a forma como sua cidade iria ser financiada (Beevers, 1988). Em *The Rights of Men* (1793), de Hebert Spencer, adquiriu as idéias de cooperativismo entre os habitantes de uma mesma cidade com relação à posse da terra. Na obra do russo Piotr Kropotkin, *Fields, Factories and Workshops* (1899) (...) *he was influenced by that aspect of his anarchism which emphasised local economic initiative and self government* (Beevers, 1988). Mesmo um ano após a primeira publicação de sua obra (1898), Howard utilizou os conceitos de Kropotkin em sua segunda edição de 1902, em que também se familiarizou com a possibilidade da utilização de energia elétrica e de moderna tecnologia em sua cidade ideal (Hardy, 1991).

As idéias de retirar classes menos privilegiadas das cidades e levá-las de volta ao campo com condições favoráveis – elaboradas, separadamente, pelo economista Alfred Marshall e por Charles Booth – também contribuíram na elaboração do pensamento howardiano, embora este fundamentava-se numa cidade não apenas para pobres e indigentes.

Em *História da Arquitetura Moderna* (1976), Leonardo Benevolo atribuiu a influência de Howard a duas fontes interligadas: as cidades utópicas do séc. XIX, em especial a de Owen *entendida como uma comunidade perfeita e auto-suficiente, síntese de cidade e campo, com os significados sociais que lhe são tradicionalmente anexos* e o conceito de casa unifamiliar no verde, *uma tentativa de subtrair a vida familiar à promiscuidade e à desordem da metrópole e de realizar – digamos assim – o máximo de ruralidade compatível com a vida urbana* (Benevolo, 1976).

Houve também a influência do Movimento *Regresso à Terra*, que *alimentado pelo espírito saudosista, por motivos aparentemente religiosos e convenções antivitorianas - floresceu (...) entre 1880 e 1914: genuíno movimento alternativo* (Hall, 1988). De modo mais amplo, este Movimento, representado por escritores como William Morris e John Ruskin, opunha-se aos métodos impostos pelo novo meio de produção pregando uma volta à vida simples e artesanal do campo.

Mas o próprio Ebenezer Howard relacionou, no capítulo X – *Uma Singular Combinação de Propostas* – de sua obra *Cidades-Jardins de Amanhã* (edição em português de 1996), as principais referências para seu trabalho:

(1) *as propostas para um movimento migratório organizado de população, de Edward Gibbon Wakefield e do professor Alfred Marshall;*

(2) *o sistema de posse fundiária proposto primeiramente por Thomas Spence e mais tarde (embora com uma importante modificação), por Hebert Spencer; e*

(3) *a cidade-modelo de James Silk Buckingham.* (Howard, 1996)

A modificação de que trata Howard em relação ao sistema de posse de Spencer é: (...) *a aquisição, por uma comunidade, de glebas de plantio pelo valor fundiário, que ao elevar-se em decorrência da construção de uma cidade, reverte automaticamente para os cofres dessa comunidade* (Hall, 1995). Especificamente, a cidade-modelo de Buckingham apresentava um mercado central, as avenidas radiais e as indústrias periféricas, como o modelo esquemático elaborado por Howard em sua obra (Hall, 1995).

A partir dos anos 1890, Ebenezer Howard, tal como Raymond Unwin e Richard Barry Parker (futuros projetistas da primeira Cidade-Jardim), associou-se à Sociedade Fabiana. Tal sociedade pregava um modelo diferente de gestão urbana: o socialismo municipal (presente na obra de cidade ideal howardiana) e um modo de capitalismo racionalizado. A forma de socialismo proposto deveria seguir os interesses da classe média, buscando, com isso, converter a pequena burguesia britânica ao socialismo (Gunn, 1997). Esta linha ideológica também influenciou de forma intensa tanto o idealizador da Cidade-Jardim como os seguidores deste Movimento.

Como pôde ser observado, a construção de um repertório rico, focando e sintetizando as principais virtudes de cada proposta (da mesma forma como fez posteriormente o arquiteto suíço Le Corbusier ao criar sua cidade funcional), e o conjunto de experiências vividas em viagens possibilitaram a Howard a elaboração de seu ideal. Materializado primeiramente no livro *To-morrow: A Peaceful Path To Real Reform* em 1898, a concepção howardiana de cidade perfeita deu origem ao ideário conhecido como Cidade-Jardim.

*Muitos dos elementos da proposição de Howard já eram conhecidos; nem nas suas idéias nem nas suas iniciativas práticas, procurou partir do nada: sua cidade ideal era uma combinação do possível e do prático, suficientemente ideal para ser desejável, suficientemente próxima do uso da época para ser realizável.*

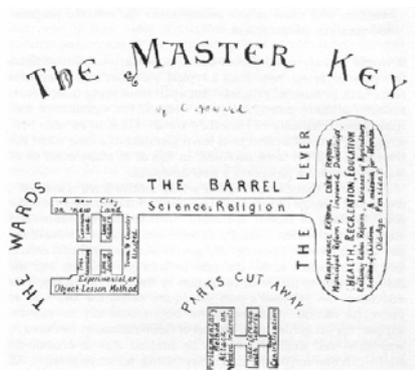
Lewis Mumford (1982, p.559)

## 2.2.2. ORIGEM DO IDEÁRIO CIDADE - JARDIM

A origem do ideário Cidade-Jardim remete-se à publicação do livro *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform (Para o – Amanhã: Um Caminho Tranquilo para a Reforma Autêntica)* no ano de 1898 com a autoria de Ebenezer Howard. Reeditado em 1902, com o título *Garden Cities of Tomorrow (Cidades-Jardins de Amanhã)*, este documento tornou-se ícone para o urbanismo moderno ao apresentar um novo modelo urbano – uma cidade diferenciada em seus aspectos físicos e em sua organização econômica, política e social.

### O TÍTULO

Inicialmente, as idéias howardianas foram reunidas num diagrama (**Fig. 36**) denominado *Master Key* (Chave Mestre), no qual estavam presentes as principais idéias para sua cidade ideal, como ele próprio sintetizou: (...) *the key to a portal through which will be seen to pour a flood of light on the problems of intemperance, of excessive toil, of restless anxiety, of grinding poverty – the true limits of Governmental interference, aye, and even the relations of man to the Supreme Power*, Ebenezer Howard (*in* Beevers, 1988).



**Fig. 36** O esquema *The Master Key* ("A Chave Mestre"), elaborado por Howard, onde estão as soluções para a cidade ideal. (fonte: Beevers, 1988, p.41)

*The Master Key*, como seria primeiramente intitulada sua obra, revelava as bases para a criação da futura cidade. A estrutura central (a barra da chave) dar-se-ia a partir da harmonia entre a ciência e a religião (independente do credo). As forças para seu correto funcionamento deveriam ser aplicadas em reformas sociais como a socialização da terra e a municipalização do poder. E, para possibilitar sua execução (a parte do segredo da chave), haveria a união entre a cidade e o campo. A parte extraída do segredo da chave aponta para as variáveis que poderiam bloquear a criação desta nova cidade (Beevers, 1988). A mudança do título *The Master Key* para *To-morrow* ocorreu pela vontade de Howard de enfatizar as bases onde sua cidade seria construída: em reformas sociais e econômicas (Beevers, 1988).

A segunda edição, de 1902, ganhou o novo título *Garden Cities of Tomorrow* o que atraiu um maior número de leitores e difundiu o termo Cidade-Jardim. Contudo, desviou a atenção do público (...) do caráter verdadeiramente radical da mensagem, rebaixando o autor de visionário social a planejador físico, como observou Peter Hall em seu livro *Cidades do Amanhã* (1995).

Em termos gerais, a proposta de Howard surgiu como resposta às exigências peculiares do final do século XIX e foi fundamentada na junção das qualidades existentes no campo com as qualidades existentes na cidade, reaproximando o homem da natureza por meio de reformas (social e da terra), como o próprio autor expõe em sua obra:

*A questão é universalmente considerada como se agora fosse (e assim devesse permanecer para sempre) completamente impossível para os trabalhadores viver no campo e apesar disto dedicar-se a atividades outras que não a agricultura; como se cidades superpovoadas e malsãs fossem a última palavra em ciência econômica e como se fosse necessariamente permanente nossa atual forma de produção, na qual linhas cortantes separam as atividades agrícolas das industriais. Essa falácia é aquela muito comum de ignorar por completo a possibilidade de outras alternativas além daquelas apresentadas à mente. Na verdade, não há somente duas alternativas, como se crê - vida urbana ou vida rural. Existe também uma terceira, que assegura a combinação perfeita de todas as vantagens da mais intensa e ativa vida urbana com toda a beleza e os prazeres do campo, na mais perfeita harmonia.* (Howard, 1996)

A solução dos problemas socioculturais da cidade industrial estaria no retorno do homem ao campo cujo contato com a natureza seria capaz de manter seu bem-estar físico e moral. Howard acreditava (...) *in the superiority of rural life encouraged an interest in preserving the English countryside from the effects of uncontrolled urban and industrial growth. (...) The poor in congested cities, it was argued, urgently needed contact with nature for their moral and physical welfare* (Ward, 1992).

Condensando este ideal, a concepção howardiana apresentou-se como o mais adequado plano de construção do espaço *Eutópico* de Patrick Geddes. Longe da cidade *gigante* vitoriana e seus problemas – poluição, cortiços e especulação imobiliária –, Howard propunha cidades de pequena e controlada dimensão no interior da Inglaterra, habitadas por pessoas vindas da capital ou de outras cidades com as mesmas dificuldades (Hall, 1988).

## A O B R A

Tanto para Peter Hall (1995) como para Robert Beevers (1988), a preocupação de Howard em sua obra estava direcionada mais para os processos sociais do que para os aspectos físicos de sua nova cidade. A falta de conhecimento técnico levou Howard a criar diagramas e esquemas urbanísticos primários que deveriam ser adaptados conforme o local de implantação da cidade. A atenção maior

foi dedicada a temas econômicos e financeiros com os quais argumentava a possível concretização de seu ideal.

Estruturalmente, o livro de Howard pode ser dividido em tópicos como também o fez a antropóloga Françoise Choay em *O Urbanismo* (1997).

A primeira parte refere-se à Idéia de Cidade-Jardim e apresenta-se através de um diagrama. Denominado de *diagrama de ímãs* (Fig. 37), este propõe o controle da migração para a cidade e o retorno ao campo da população imigrante. O autor une as qualidades que atraem as pessoas para cada ambiente – campo e cidade – em ímãs diferentes e elabora um terceiro que seria a união dos dois.

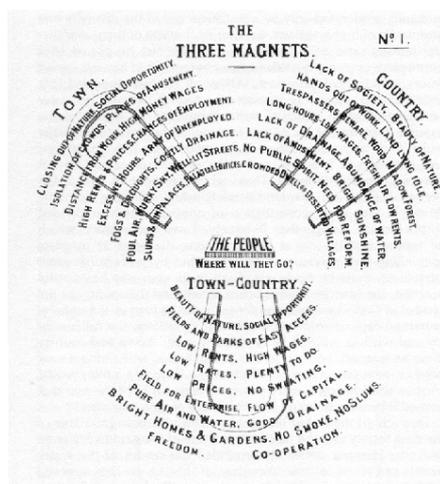


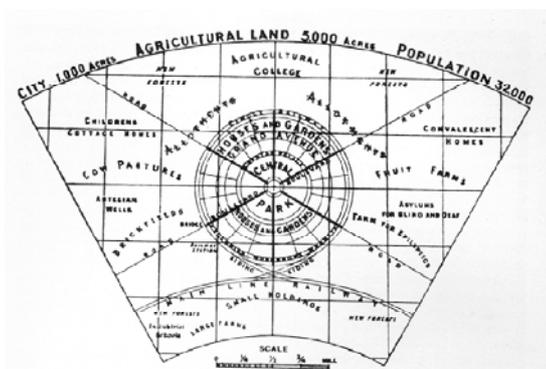
Fig. 37 Diagrama dos três ímãs de Howard. A possibilidade de unir em um ímã só o que atrai as pessoas para o campo e para a cidade. (fonte: Beevers, 1988, p.60)

A segunda parte reúne as estruturas do Modelo da cidade. Howard traçou um minucioso plano englobando questões econômicas, políticas e sociais. Neste sentido, tratou de temas como a compra e o financiamento das terras e a forma de gerenciamento delas. Para tal, propunha a gestão pelo governo municipal retirando de cena os proprietários privados e especuladores imobiliários. Tratava-se de uma resposta à cidade comercial do século XIX, quando o espaço urbano não era visto como uma instituição pública e sim como uma aventura comercial privada. A efetiva representatividade da autoridade pública era essencial para o sucesso da forma unificadora e autônoma proposta na sua estrutura urbana (Mumford, 1982). A auto-suficiência da cidade foi outro ponto trabalhado pelo inglês, devendo *fundar-se num equilíbrio harmônico entre indústria e agricultura* (Benevolo, 1976).

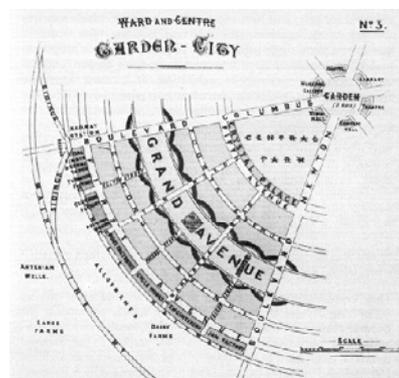
Quanto à estrutura física da cidade, a concepção howardiana foi esquematizada nos diagramas 2 e 3 (Fig. 38 e 39). Os contatos mais intenso de Howard com cidades como Londres, Paris, Chicago e Nova Iorque certamente contribuíram para a formulação de seu referencial urbanístico, principalmente, quanto à disposição e à dimensão dos espaços (Beevers, 1988). Howard estipulou

uma comunidade para 32 mil habitantes<sup>8</sup> – *unidade experimental* –, sendo trinta mil, na cidade, e dois mil, no campo, distribuída em uma área total de 2.400 hectares, cuja área urbanizada ocuparia uma área central de 400 hectares, pertencendo o restante à zona rural.

Entre as funções dirigidas à zona rural, estaria a de conter a expansão urbana por um cinturão verde formado por parques, bosques e pequenas e médias propriedades agrícolas. Segundo Lewis Mumford (1982), *Howard reintroduziu no urbanismo o antigo conceito grego de limite natural de crescimento de qualquer organismo ou organização, restabelecendo, ao mesmo tempo, a medida humana da nova imagem da cidade* (Mumford, 1982). Além de propriedades voltadas à produção agrícola, que abasteceria os mercados da cidade, a área rural também seria base de instituições relacionadas às doenças, como cegueira, epilepsia, entre outras.



**Fig. 38** Diagrama n.2 – a Cidade-Jardim e seu território. A área urbanizada ao centro e a área rural no entorno (Cinturão Verde). (fonte: Kostof, 1991, p.203)



**Fig. 39** Diagrama n.3 – detalhe de 1/6 da Cidade-Jardim. Do centro para a periferia: os edifícios públicos, o *Central Park* com a arcada, duas quadras residenciais, avenida central com escola e igreja, duas quadras residenciais, faixa com indústrias e comércio e a ferrovia. (fonte: Beevers, 1988, p.51)

Na área urbana (desenhada em uma circunferência de 1.130 metros de raio), todos os espaços foram pensados e alocados para que todos os cidadãos da cidade pudessem deles usufruir sem dificuldade de acesso. Seriam dispostos, do centro para a periferia, o centro público com os principais edifícios públicos e o parque central; o Palácio de Cristal, uma espécie de mercado coberto para lazer e compra de produtos artesanais; as habitações, construções implantadas em lotes espaçosos e ajardinados; a avenida central com 125 metros de largura na qual estariam localizadas as escolas e igrejas dos mais variados credos; e, por fim, as instalações industriais e mercados estariam alocados no anel periférico da cidade por onde passaria a ferrovia. O transporte ferroviário (uma nova tecnologia da época) foi adotado para facilitar o transporte de mercadorias excedentes e a comunicação com as outras cidades. Toda infra-estrutura da cidade (abastecimento de água, esgoto,

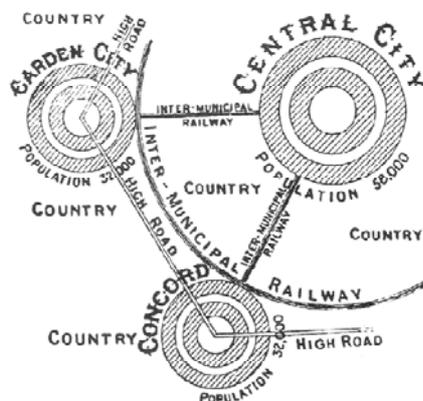
<sup>8</sup> A cidade ideal de Platão na Antiguidade teria de 25 mil a 30 mil habitantes. Leonardo Da Vinci, no Renascimento, estipulou para sua urbe um número aproximado de 30 mil habitantes.

telefone e energia elétrica) foi pensada segundo as tecnologias da época sendo dispostas abaixo dos bulevares que cortariam a cidade.

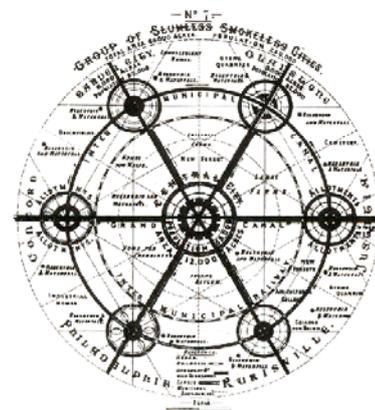
Uma curiosidade: Howard dedicou um capítulo exclusivo sobre a venda de bebidas (capítulo VII), um problema que as cidades inglesas apresentavam. O alto índice de alcoolismo, principalmente na massa operária (um possível escape da realidade caótica urbana e das condições imorais de trabalho), levou o autor a proibir a venda de bebida na sua futura cidade. Outra contribuição à diminuição deste índice seria dada pela presença da natureza na cidade e no campo, o que auxiliaria os trabalhadores a esquecerem os malefícios provenientes pelo cotidiano da vida industrial.

A liberdade do cidadão e sua conduta perante o restante da comunidade configura-se como outra parte da obra. A liberdade de cada habitante da Cidade-Jardim deveria ser garantida, mas com certa disciplina e coerência (Creese, 1992). O historiador Leonardo Benevolo (1976) resumiu os deveres desses moradores da seguinte maneira: (...) *cada um será livre para regular sua própria vida e seus negócios como achar melhor, submetendo-se somente ao regulamento da cidade e recebendo, em troca, os benefícios de uma convivência regulada* (Benevolo, 1976).

Howard também discutiu o futuro das cidades. A expansão de sua cidade dar-se-ia pela construção de outras representadas por diagramas (Fig. 40 e 41). Os esquemas mostram uma rede de sete cidades interligadas pela ferrovia, sendo seis cidades menores periféricas (com 32 mil habitantes) e uma central chamada de Cidade Social (com 58 mil habitantes). Esta cidade centralizaria um número de atividades maior do que as demais. O capítulo sobre Cidades Sociais era o bastante para fixar o *alcance extraordinário e penetração do pensamento de Howard* (Mumford, 1982), no qual a Cidade-Jardim não deveria estar isolada de tudo. O criador tinha consciência de que os habitantes de sua cidade poderiam ir para Londres, por motivos profissionais.



**Fig. 40** Diagrama com duas Cidades-Jardins menores (32 mil habitantes) ligadas pela ferrovia a Cidade-Jardim maior (58 mil habitantes) ao centro. (fonte: Creese, 1992, p.178)



**Fig. 41** Diagrama n.7 – conjunto de seis Cidades-Jardins menores e uma maior ao centro, interligadas pela ferrovia e separadas pelo Cinturão Verde. (fonte: Beevers, 1988, p.138)

Com relação à natureza, o plano de Howard solucionaria os males da sociedade capitalista industrial. Este ponto fez elevar a aceitação de seus valores pelas pessoas na virada do século XIX, dando à natureza o mesmo valor de beleza atribuído às artes (Geddes, 1994). Discursos promocionais surgiram para destacar sua evocação e manutenção:

*(...) o caso da preservação da Natureza e do acesso a ela deve ser colocado mais séria e energicamente do que se costuma fazê-lo. Não somente reivindicados em alto e bom som por razões de prazer, recreação e repouso, mas retomados com insistência. Visando o quê? A manutenção e desenvolvimento da vida; da juventude, da saúde de todos, fundamento do utilitarismo; e mais, a elevação da vida mental da juventude, a sua preservação com o decorrer dos anos, suposto objetivo de um utilitarismo mais elevado e primeira condição de seu progresso contínuo para o iluminismo.* (Geddes, 1994)

Na proposta howardiana, ¼ da cidade seria ocupado por parques e jardins residenciais, sem contar as vias arborizadas. Os controles paisagísticos adotados nos modelos de Cidade-Jardim foram amplos: *(...) regulamento de cercas, culturas, arvoredos, manutenção de espaços públicos, variações admitidas e não admitidas de construção, ruídos a serem evitados* (Benevolo, 1976). Deste modo, Leonardo Benevolo elegeu outra maneira de interpretar a cidade howardiana *mais simples e talvez mais justa, deixando de lado a teoria da auto-suficiência e considerando somente o desejo ruskiniano de viver em um ambiente físico mais agradável e repousante, com muito verde e o campo a poucos passos de distância.*

## AS REPERCUSSÕES

Na comunidade inglesa do início do século XX a repercussão dos conceitos howardianos foi enorme e se deu em pouco tempo. A rápida aceitação foi devido às circunstâncias sociais, culturais e econômicas da Inglaterra vitoriana. No que concerne fator econômico, o principal atrativo estava no alto e elevado preço das terras urbanas e baixo custo da terra latifundiária.

Para profissionais da área de urbanismo, como projetistas, críticos e estudiosos, o conceito de Cidade-Jardim tornou-se um marco na história do urbanismo moderno e correspondeu diretamente às necessidades pretendidas para a época, como Stephen Ward apresentou:

*The last two decades of the nineteenth century were years of considerable social and administrative progress in many spheres, brought about by government legislation, 'municipal socialism' and voluntary effort. (...) Howard's garden city proposals strongly reflect the preoccupations of contemporary reformers with revitalization of rural life and re-peopling of the countryside as a means of ameliorating city problems, improving national vigour and efficiency and creating a new and superior civilization.* (Ward, 1992)

As críticas positivas ao projeto howardiano de Cidade-Jardim são encontradas em obras de diversos historiadores e estudiosos do urbanismo como exemplificados a seguir por:

Robert Beevers, em *The Garden City Utopia – a critical biography of Ebenezer Howard* (1988) ressaltando a criação não apenas de uma nova cidade mas também de uma nova comunidade: *The garden city was thus a means to an end – that of abolishing slums and unemployment. But it was at the same time a demonstration in microcosm of a much higher end – nothing less than that of building a new civilisation* (Beevers, 1988).

Leonardo Benevolo, em *História da Arquitetura Moderna* (1976), evocando o mérito de Howard pela tentativa de resgatar o que se perdeu com a entrada da indústria no cenário urbano: um *imenso vazio* existente entre os espaço da família (casa) e o espaço da cidadania (cidade), assim como as estruturas intermediárias de relação entre o cidadão e o poder do Estado: *De Howard em diante, coloca-se o problema de preencher esse espaço com uma hierarquia apropriada de unidades urbanísticas, e de restituir à cidade uma articulação adequada* (Benevolo, 1976).

Mas o mesmo autor expõe o *ponto fraco* da proposta que estaria em não abordar a cidade como lugar onde as atividades humanas se integram: *Howard projeta, sim, uma nova cidade, mas a concebe de modo por mais restrito, com os caracteres e os serviços de um bairro, e a desejada auto-suficiência é atribuída a essas unidades híbridas, sugerindo a idéia de desmembrar a cidade tradicional e outros tantos fragmentos distanciados e autônomos* (Benevolo, 1976).

Lewis Mumford, em *A Cidade na História. Suas Origens, Transformações e Perspectivas* (1982), contrapõe-se a Benevolo, indicando a presença de um pensamento total da cidade e de seu desenvolvimento:

*Embora o principal valor da Cidade-Jardim, do ponto de vista de Howard, fosse trazer a possibilidade de um método mais orgânico de crescimento, que reproduziria não fragmentos desligados de ordem urbana, mas totalidades unificadas, ajuntando valores urbanos e rurais, cabia-lhe ainda uma outra função: chamou atenção para a natureza essencial da própria cidade e promoveu o exame do processo total de desenvolvimento urbano, que até então nunca fora feito.* (Mumford, 1982)

O mesmo autor ainda apresenta o caráter revolucionário e inovador dos princípios urbanos de Howard:

*O significativo, com relação à cidade-jardim, não era a simples presença de jardins e espaços abertos: radicalmente novo era o método racional e ordenado de tratar da complexidade, mediante uma organização capaz de estabelecer equilíbrio e a autonomia e de manter a ordem, a despeito da diferenciação, e a coerência e unidade, a despeito da necessidade de crescimento. Essa é que era a idéia transformadora.* (Mumford, 1982)

Todavia, a Cidade-Jardim howardiana também foi alvo de críticas negativas. Num primeiro momento, por urbanistas progressistas do Movimento Moderno, como Le Corbusier, defensor da cidade funcional, planejada e setorizada (conforme já vimos), pensada para o homem da nova era industrial. Em *A Carta de Atenas* (1941), Le Corbusier opôs-se a qualquer urbanismo que remetesse à cidade medieval, pinturesca e acolhedora (como defendia Camillo Sitte) com suas ruas, quadras irregulares e edifícios nada salustres, assim como aos subúrbios retirados das cidades.

Nas décadas de 50 e 60 do século passado, a jornalista Jane Jacobs fez uma análise, sob o ponto de vista do cidadão comum, das grandes cidades norte-americanas em sua obra *Morte e Vida das Grandes Cidades*, de 1961, a partir da qual desqualificou os princípios de Cidade-Jardim. *Howard trouxe à baila idéias efetivas para a destruição das cidades*; entre elas, Jacobs citou o zoneamento funcional da cidade, o modo de oferta de moradias e a arquitetura que estas deviam ter (a *cottage* inglesa), o comércio com um mercado restrito, o planejamento como ações estatísticas, além de paternalistas, e o descarte da vida cultural da metrópole. *Tanto em suas preocupações quanto em suas omissões, Howard era justificável sob seu ponto de vista, mas não sob o ponto de vista urbanístico. Ainda assim, praticamente todo o planejamento urbano moderno é uma adaptação ou um remendo desse material absurdo* (Jacobs, 2000).

Apesar das críticas, embasadas ou displicentes, o ideário de Ebenezer Howard criou raízes na urbanística moderna e tornou-se uma forma de habitar a cidade do homem contemporâneo. Sob a perspectiva histórica, revelou-se mais realista e frutífera que os demais modelos já apresentados neste trabalho (exceto o sucessor modelo de Urbanismo Funcionalista de Le Corbusier). O modelo de cidade ideal de Howard tomou forma seis anos após à publicação do livro *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform* (1898), no projeto da cidade de Letchworth, Inglaterra. Os conceitos de Cidade-Jardim, portanto, não ficariam somente no campo ideológico. Como previu seu autor, talvez, além de sua imaginação, refletiram-se em planos urbanísticos, em diversos países europeus e em países de outros continentes com Ásia, Oceania e Américas.

*Ao planejar eficientemente as novas dimensões e as novas finalidades da cidade, passaremos, sem dúvida, além da visão de Howard; mas ainda teremos para com ele uma dívida de gratidão, por ter sido o primeiro a esboçar as bases dessa ordem mais ampla.*

Lewis Mumford (1982, p.566)

### 2.2.3. PRIMEIRAS PRODUÇÕES

Os esforços de Ebenezer Howard em busca de sua cidade perfeita não se encerraram com a publicação de sua obra e a divulgação dos conceitos de Cidade-Jardim para a sociedade. Meses depois da primeira edição, o próprio Howard teve a iniciativa de fundar a *Garden City Association* (1899) na qual seriam discutidas as idéias de sua obra, visando-se à formulação do primeiro modelo de Cidade-Jardim, como ele próprio argumentou: (...) *formular um esquema prático baseado nas linhas do projeto com todas as modificações que parecessem desejáveis* (Ebenezer Howard *in* Hall, 1995).

Nessa Associação, alguns parâmetros foram estabelecidos para seu correto funcionamento e para a coerência dos objetivos a serem alcançados. O número de vagas para adesão a membro desta organização não deveria exceder a 100, e o mínimo de 25 vagas para sua abertura (Hardy, 1991). A estrutura dividia-se em um Conselho e um Comitê Executivo compostos por pessoas de diversas áreas profissionais e diferentes filiações partidárias. A multiplicidade profissional, pontuada por Howard como fundamental, variava desde industriais, comerciantes e financistas a cooperativistas, artistas e eclesiásticos.

Em 1900, a Associação decidiu-se pela formação da *First Garden City Limited* direcionada à criação da primeira Cidade-Jardim. E, em 1902, surgia a *Garden City Pioneer Company*, responsável em por fazer o levantamento dos locais mais propícios a recebê-la (Hall, 1995).

Para a concepção física da obra – responsabilidade de transpor os preceitos howardianos das páginas de seu livro para a materialidade do terreno escolhido – coube a dois arquitetos ingleses: Raymond Unwin e Richard Barry Parker. A escolha destes arquitetos, segundo Robert Beevers (1988), ocorreu por iniciativa de Howard, a partir de um artigo escrito por Barry Parker sobre os pensamentos ruskenianos. A aproximação ideológica existente entre Howard e os dois arquitetos e a atração destes pelo ideário Cidade-Jardim e suas propostas de reformas sociais, mais do que as oportunidades profissionais que esta poderia conceder, resultou na elaboração do projeto da cidade de Letchworth em 9 de outubro de 1903.

Quatro anos mais tarde, em 1907, Unwin e Parker derivavam o conceito howardiano de cidade em bairro com o projeto do Subúrbio-Jardim de Hampstead, em Londres. A segunda Cidade-Jardim somente seria realizada, no ano de 1919, por Louis de Soissons, conhecida como Welwyn Garden City.

## RAYMOND UNWIN E RICHARD BARRY PARKER

*William Morris and Ebenezer Howard had the dreams – Parker and Unwin in the next generation helped them to come true.*

Walter L. Creese (1992, p.158)

A união entre os ingleses Raymond Unwin (1863-1940) e Richard Barry Parker (1867-1947) (**Fig. 42**) já se fazia em âmbito familiar, pois eram primos em segundo grau, e tornou-se mais próxima, quando Unwin casou-se com a irmã de Parker, Ethel, em 1893. A união profissional entre os dois aconteceu apenas em 1896, na cidade de Buxton (Reino Unido).



**Fig.42** Os arquitetos Raymond Unwin (esquerda) e Richard Barry Parker (direita).  
(fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.240)

A formação inicial de cada um teve origens distintas, mas nem a de Unwin nem a de Parker voltava-se especificamente para a arquitetura ou para o urbanismo. Raymond Unwin tinha formação em engenharia e começou a carreira de arquiteto, quando foi trabalhar para a empresa *Staveley Iron and Coal Company* em Chesterfield, no norte da Inglaterra. Já Barry Parker começou como decorador de interiores, estagiando, entre 1887 e 1890, com T.C. Simmonds, na cidade de Derby, e somente foi trabalhar como arquiteto em Manchester, logo que se tornou orientando do arquiteto Faulkner Armitage, no período de 1889 à 1893. (*Letchworth. The World's First Garden City in Núcleo Documental*). Na carreira profissional conjunta, Unwin foi um fluente articulador e escritor de idéias que envolviam os movimentos de planejamento de cidades, exemplo disso foi seu livro *Town Planning in Practice* de 1909; enquanto que Parker, mais reservado, debruçava-se em questões relacionadas à arquitetura, identificando-se com os princípios do Movimento *Arts & Crafts*. Isto não

impediu, porém, que tanto um como o outro trabalhassem arquitetura e urbanismo de forma integrada, e com forte influência dos pensamentos do culturalista inglês William Morris.

Tal referência pode ser vista em *The Search for Environment* (1992), de Walter L. Creese, quando os dois arquitetos sintetizam, seguindo os preceitos de William Morris, cinco premissas indispensáveis para se projetar. (1) *The village as an animate symbol*: a vila ofereceria duas grandes oportunidades para o futuro melhor, uma social e outra estética; (2) *The necessity for understanding the past*: relacionada à aceitação do passado como repertório de produção, tal como defendiam Morris e Patrick Geddes; (3) *The Middle Ages as the historic standard*: onde se coloca o período Medieval como fonte referencial para as diferentes obras artísticas; (4) *The indispensability of beauty*: um resgate da arte e sua introdução na vida cotidiana das pessoas; e (5) *Twelve houses to the acre*: destinou-se à combinação entre arquitetura e planejamento para uma ocupação mais adequada do solo urbano, conforme Howard havia proposto. Nesta última parte, Unwin desenvolveu textos, sob a forma de panfletos, nos quais argumentava sua posição enquanto urbanista, a saber: *Nothing Gained by Overcrowding!* e *How the Garden City Type of Development may benefit Both Owner and Occupier*.

Em *Nothing Gained by Overcrowding!* (1912), o arquiteto e urbanista analisou a regulamentação das ruas inglesas caracterizando-a como um plano *utilitarista, parcimonioso* e de custo elevado. A solução, sob enfoque de um planejamento suburbano, seria a redução do número de *ruas desnecessárias e destinando-se as áreas assim recuperadas a jardins internos, poder-se-ia construir o mesmo número de casas, cada qual com mais terrenos utilizáveis para hortas e com vizinhanças mais graciosas, pelo mesmo preço* (Mumford, 1982).

Um dos primeiros trabalhos conjuntos, talvez o mais significativo nesta época para a carreira de ambos, foi a elaboração do plano urbano e o projeto residencial para uma cidade empresarial. O convite partiu de Joseph Rowntree (1836-1925) que, após a transferência de sua fábrica de chocolate do local, necessitava criar um vila residencial para seus operários. Em *Raymond Unwin – GardenCities & Town Planning* (1992) de Mervyn Miller, há um capítulo exclusivo (*New Earswick – Prototype for Community Design*) dedicado a vila empresarial de New Earswick (**Fig. 43**), nesse capítulo, Miller relata historicamente o desenvolvimento desta vila desde a contratação do arquiteto Unwin para desenhar o layout do plano, buscando referências projetuais como as vilas empresariais de Port Sunlight e Bournville e interpretando o significado de vila, até a identificação das diferentes etapas de planejamento.



**Fig. 43.** Plano de Unwin e Parker para Earswick (pequena vila industrial), de 1902. Ocupação ainda baixa do território. (fonte: Miller, 1992, p.41)

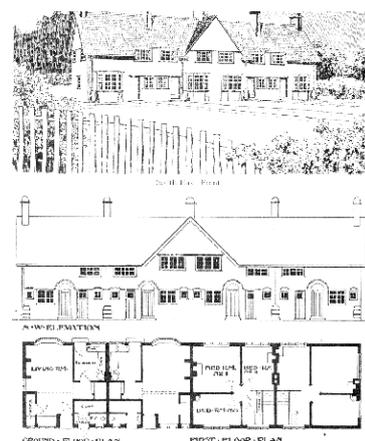
A primeira fase da construção da *aldeia-jardim* de New Earswick foi realizada entre os anos de 1902 e 1903 por Unwin e Parker, tendo sido construídas 28 moradias. *A aldeia acha-se separada da fábrica e da cidade por um estreito mas nítido cinturão verde, parte natural, parte ocupado por campos de jogos. (...). Por toda a parte, elementos naturais – árvores, um pequeno riacho – integram-se dentro do projeto* (Hall, 1995). A forte presença da natureza tinha o objetivo de tranqüilizar seus moradores ou visitantes do ritmo estressante da fábrica. O único problema para o escritor Peter Hall, em New Earswick, foram os *padrões dos projetos* que, de tão elevados, os *assalariados menos favorecidos não puderam arcar com eles* (Hall, 1995).

Embora as produções conjuntas não tenham se restringido a este marco projetual, um elemento urbanístico já se pronunciava como uma das armas a auxiliar os dois arquitetos: o *cul-de-sac* (Fig. 44). *For Parker the cul-de-sac was the perfect instrument with which penetrate these smalls parcels of back land and at the same time thwart the development of ribbon houses along primary roads* (Creese, 1992). A função do *cul-de-sac* e as vantagens em sua utilização foram expostas por Lewis Mumford em *A Cidade na História* (1982):

*Em meados do século XIX, já começara a existir a superquadra suburbana, muitas vezes, maior do que o quarteirão urbano habitual. O acesso ao seu interior era proporcionado pelo cul-de-sac, ou por estreitas estradas em forma de U e de L, destinadas ao uso local limitado. Essa inovação proporcionava não só grandes jardins e liberdade em relação à incomoda corrente de tráfego, mas economizava também em matéria de custosa construção de estradas. Além disso, o construtor dos subúrbios, seguindo os contornos e estreitando as estradas de serviço, poupava tanto em despesas de capital quanto em manutenção, ao mesmo tempo que preservava o caráter de parque de todo o ambiente.* (Mumford, 1982)



**Fig. 44** Plano proposto por Unwin e Parker de ocupação do interior das quadras existentes em Earswick através de cul-de-sacs. (fonte: Creese, 1991, p.197 )



**Fig. 45** Tipologia residencial para operários de Earswick. Geminadas em grupo de quatro. (fonte: Miller, 1992, p.43)

Com relação à obra arquitetônica de Unwin e Parker, o Movimento *Arts & Crafts*, do qual fizeram parte William Morris, Charles Voysey e Norman Shaw, influenciou diretamente o projeto de residências. A obra literária de Parker, *Modern Country Homes in England*, de 1896 é mostruário dos princípios adotados para a arquitetura de suas obras e que vão permear as Cidades-Jardins. Sob a forma de *cottages* (**Fig. 45**), as residências eram projetadas e construídas de acordo com o sítio de implantação; apresentavam interiores com plantas irregulares, funcionais e simples, buscando adaptar-se às necessidades dos moradores; havia, ainda, preocupações sanitárias como a introdução de banheiros no interior das residências.

A sociedade de Parker e Unwin durou até 1914, quando Unwin assumiu o cargo de chefe-inspetor do *Town Planning for the Local Government Board*. Barry Parker continuou projetando profissionalmente inúmeras residências e loteamentos na Inglaterra e fora dela (Portugal e Brasil, por exemplo) e, em 1927, projetou o bairro-satélite de Manchester, Wythenshawe, numa escala maior do que as das cidades de Letchworth e Welwyn, encerrando sua carreira no ano de 1942.

Com uma produção numerosa e de alta qualidade, Unwin e Parker podem ser considerados os pais da arquitetura e do urbanismo do Movimento Cidade-Jardim, de acordo com Peter Hall: (...) *acima de tudo foi nas mãos de Raymond Unwin e Barry Parker que encontrou sua perfeita realização física. Na verdade, perfeita até demais; a arquitetura Unwin-Parker vestiu o esqueleto Howard de uma maneira tão memorável que, para todo o sempre, foi difícil distinguir-se este daquela* (Hall, 1995).

Na cidade de Letchworth, os dois arquitetos deram uma demonstração da assimilação dos conceitos howardianos, aplicados de forma coerente na execução do plano urbano e na arquitetura das casas, como veremos em seguida.

## A PRIMEIRA CIDADE-JARDIM: LETCHWORTH



**Perspectiva de Letchworth**

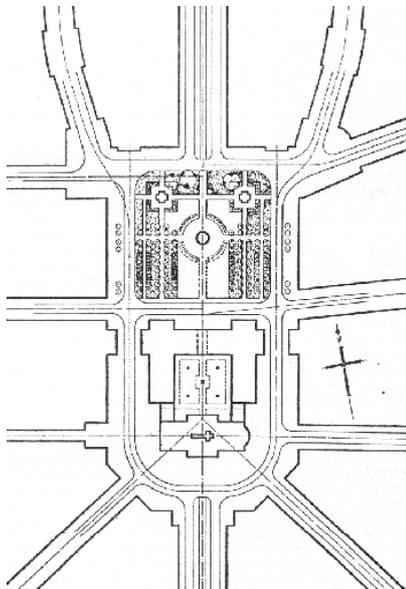
(fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.240)

Em 1901, na Conferência de Bournville da *Garden City Association*, Ebenezer Howard enfatizou como deveria se dar a implantação da primeira Cidade-Jardim: o plano urbano se adaptando ao sítio previamente escolhido, moldando-se às características topográficas do terreno e preservando e incorporando-se à natureza local. Os diagramas em seu livro *To-morrow* não passavam, como ele próprio afirmava, de modelos esquemáticos. A *First Garden City Ltd.* e a *Garden City Pioneer Company* ficaram responsáveis pela arrecadação de fundos para gerir a obra, a elaboração e execução do plano e o respaldo no desenvolvimento inicial da cidade (Creese, 1992).

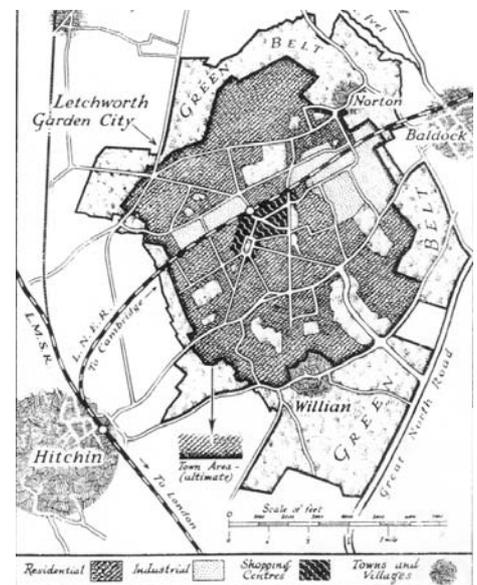
A primeira ação tomada foi escolher a área mais adequada e viável financeiramente para a implementação do empreendimento. Alguns locais, ao norte de Londres, haviam sido verificados e selecionados conforme suas qualidades físicas e estruturais (a presença de linha férrea, por exemplo). Embora houvesse áreas mais propícias, foi escolhida uma na região de Letchworth, a 55 quilômetros de Londres, devido ao baixo valor de suas terras, uma consequência da depressão econômica enfrentada pela agricultura.

Logo após, Thomas Adams (1871-1940), diretor geral da primeira Cidade-Jardim, estabeleceu um acordo com a Companhia *Great Northern Railway*, que servia a região com um ramal ferroviário, e esta prolongou sua linha e abriu uma estação na área comprada. (Sica, 1981). Este elemento foi pensado no planejamento da cidade como limite entre a área industrial e as demais áreas. Entretanto, após a abertura da estação e implantação do plano urbano, a linha férrea foi novamente prolongada, cortando a zona fabril ao meio e configurando uma região onde fábricas e residências se integravam.

Quanto ao plano, a Associação da Cidade-Jardim promoveu um restrito concurso em 1903 do qual participaram três grupos: W.R. Lethaby e Halsey Ricardo, o arquiteto Geoffrey Lucas e Sidney Cranfield e a dupla Raymond Unwin e Barry Parker. Esta última venceu e no ano seguinte já se dava início à implementação do plano de Letchworth com as ruas principais e as primeiras casas.



**Fig. 46** A Praça da cidade, planejada por Parker e Unwin em 1912, com edifícios públicos. Tais edifícios nunca foram construídos neste local. (fonte: Miller, 1991, p.63)



**Fig. 47** O plano de Letchworth e seu zoneamento. Área urbana: comércio (preto), residencial (cinza) e indústrias (branco). Área rural: Cinturão Verde delimitado pela linha escura. (fonte: Howard, 1996, p.46)

No livro *The Garden City* (1913), de C.B. Purdom, Unwin fez uma descrição do sítio escolhido e das principais características que o influenciaram na confecção do plano. O terreno irregular de 1.538 hectares apresentava certo nivelamento próximo à estrada de ferro e à nova estação. Vias existentes cruzavam o terreno de norte a sul, paralelas à linha, e alguma vegetação mais densa destacava-se dos campos voltados para o plantio.

O plano geral a ser desenvolvido por Barry Parker e Raymond Unwin continha cinco partes básicas:

1. Planejamento de áreas residenciais como Cheap Cottage, Birds Hill e Rushby Mead.

2. Projeto de casas segundo as necessidades dos moradores e respeitando regulamentos estabelecidos pela Companhia.
3. Desenho da área central e seus edifícios públicos incorporados na via axial, que sairia da estação até a Praça da Cidade (**Fig. 46**).
4. Desenho do centro comercial acompanhando o desenho irregular das vias, buscando uma fragmentação visual do ambiente construído.
5. Incorporação de elementos presentes na antiga vila de Letchworth no novo plano.

Um exemplo desta última foi a utilização de tijolos do século XVII das pequenas casas desta vila na construção da Prefeitura e da Igreja de Santa Maria. (Letchworth. *The World's First Garden City in Núcleo Documental*).

A implantação deu-se de forma articulada com a ferrovia, setorizando-se as áreas de acordo com sua função: residencial, industrial, comercial e o centro cívico. O crescimento urbano era limitado pela presença do Cinturão Verde (região que contorna toda a zona urbana e destina-se à produção agrícola) que, em relação ao idealizado por Howard, ficou reduzido a menos da metade (**Fig. 47**).

O ponto de partida para Unwin e Parker foi uma meseta ao sul da linha férrea onde traçou-se uma larga avenida (*Broadway Anenue*) da estação até o local onde se projetaria a Praça da Cidade e os edifícios públicos. Na execução desta axial, os dois arquitetos preservaram as árvores existentes e as integraram ao paisagismo da avenida. A partir da praça expandiu-se o plano de forma radiocêntrica, por vias com caráter residencial. Embora a sinuosidade das vias caracterizasse as áreas residenciais ou mesmo a área comercial, fragmentada ao longo das ruas curvilíneas *Station Road* e *Leys Avenue* (**Fig. 48 e 49**), a dupla optou pelas formas clássicas para o traçado da área central de sua cidade.



**Figs. 48 e 49** Ruas comerciais de Letchworth. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.246)



Nos bairros residenciais a ocupação foi feita de modo a garantir uma baixa densidade com no máximo 12 casas a cada 4 mil m<sup>2</sup>. Este valor decresce no sentido das regiões mais periféricas da cidade, tendo em média 5 casas na mesma área. Em Letchworth, Unwin e Parker utilizaram o elemento *cul-de-sac* no desenho do traçado viário residencial. O agrupamento de moradias variava desde a casa isolada às geminadas em grupos de dois a cinco, com devidos recuos de implantação

no lote (**Fig. 50**). As questões sociais foram trabalhadas a fim de não diferenciar bairros elitistas e bairros populares. Os palacetes ocupariam espaços próximos às casas mais simples (*cottages*), porém *não tão perto assim*, como coloca Peter Hall em *Cidades do Amanhã* (1995).



**Fig. 50** Implantação das residências nos lotes. Letchworth. (fonte: Miller, 1992, p.73)



**Fig. 51** Antiga casa e estúdio do arquiteto Barry Parker. Atual Museu da Cidade. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.245)

A arquitetura *neovernacular* representava os vínculos de seus projetistas com o Movimento *Arts & Crafts*; um exemplo era a própria casa e estúdio de Barry Parker com seu aspecto medieval (**Fig. 51**). Após os anos 1920, a arquitetura de Letchworth sofreu alterações significativas no padrão adotado. O perfeccionismo dos primeiros trabalhos foi substituído pelo estilo Neogeorgiano. A combinação entre formas e materiais que deu uma particularidade à aparência da Cidade-Jardim em suas primeiras construções, que cederam lugar a *estereótipos universais* (Letchworth. *The World's First Garden City in Núcleo Documental*).

Entre os edifícios da primeira fase que merecem destaque por sua arquitetura, estão: a fábrica *Spirella Company*, desenhada pelo assistente-chefe de Parker, Cecil Hignett, construída em três fases entre 1912 e 1922; a escola *The Cloisters* para alfabetização e formação técnica de adultos de ambos os sexos, aberta em 1907 e projetada por W.H. Cowlshaw; e a Escola Primária projetada por Parker em 1931 (**Fig. 52 e 53**).



**Fig. 52** Fábrica Spirella (1912). (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.240)



**Fig. 53** Escola Cloisters (1907). (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.240)

Na Cidade-Jardim de Letchworth, a natureza estaria presente em parques e praças, nos jardins dos lotes residenciais e na arborização das vias públicas. A diversidade seria dada pela presença de árvores frutíferas, flores e legumes. Para cada rua, os arquitetos haviam elaborado o plantio de uma espécie diferente de árvore.

Todo o projeto da cidade, assim como seu tranqüilo funcionamento, foi pautado em regulamentos estabelecidos pela *First Garden City Ltd.* e, posteriormente, pelos primeiros moradores (reunidos em assembléia). Como exemplo, criaram-se normas e regras para o tipo de construções, o uso do solo e controle do conjunto paisagístico, a proibição de abertura de casas comerciais na área residencial, o número limitado de artesãos por bairro para garantir clientela, o controle sobre a criação de animais domésticos para que não perturbassem os vizinhos, a proibição de implantar indústrias *fumarentas e malcheirosas*, a proibição – no início – de abertura de lojas de bebidas alcoólicas, e até a proibição de tocar sirenas nas fábricas ou sinos em igrejas e escolas (Hall, 1995).

O plano de Unwin e Parker adequou-se aos preceitos howardianos, no dizer de Dennis Hardy em *From Gardens to New Towns* (1991): *In practical terms, Unwin, with Parker, translated the idea of the garden city into the organic reality of Letchworth, expressing his understanding of community and his essentially humanist values* (Hardy, 1991).

Historicamente, a cidade se desenvolveu de maneira lenta, principalmente a parte industrial. Prevista para 35 mil habitantes (três mil a mais do que previa Howard), Letchworth foi lentamente povoada (**Fig. 54**), não tendo atingido nem a metade do previsto trinta anos após sua inauguração, em 1904 (Benevolo, 1976). A propriedade do solo, por motivos financeiros, deixou de ser propriedade da coletividade dos habitantes para ser apropriada por agentes externos. O desenvolvimento do projeto ao longo dos anos perdeu o rigoroso controle presente em sua origem, em crítica Peter Hall: *O centro urbano é uma bagunça terrível, com ruas que parecem levar a parte nenhuma* (Hall, 1995).

Mesmo assim, atualmente pode se constatar que Letchworth ainda difere de outras cidades pela qualidade ambiental que apresenta. Ao percorrer suas ruas densamente arborizadas, flunar na irregularidade de seu traçado pitoresco, almejar habitar em uma de suas confortáveis habitações, a pessoa se sentirá em plena harmonia com o espaço e com a paisagem construída há quase um século atrás. Podendo distinguir-se em muitos aspectos da proposta de cidade ideal de Howard, a primeira Cidade-Jardim, Letchworth, tornou-se um paradigma na história do urbanismo, sendo analisada por diversos profissionais da área, tendo sido também Hampstead o primeiro Subúrbio-Jardim.



**Fig. 54** Vista de Letchworth em 1930, com a via Broadway cortando a cidade, interrompida pela Praça da Cidade.  
(fonte: Creese, 1992, p.208)

## O PRIMEIRO SUBÚRBIO-JARDIM: HAMPSTEAD

A característica marcante do projeto de *Hampstead Garden Suburb*, de 1907, está na transferência dos princípios howardianos de uma cidade para a escala de um bairro, um loteamento urbano. A passagem da concepção de Cidade-Jardim para a elaboração de um Subúrbio-Jardim foi baseada, principalmente, nas formulações de Raymond Unwin. Após os projetos de New Earswick e Letchworth e o contato com os princípios sitteanos da Cidade Artística, Unwin formulou o plano de Hampstead e, em seguida, publicou o livro *Town Planning in Practice* (1909), contendo pressupostos e instrumentos indispensáveis ao planejamento urbano.

O crescimento da cidade de Londres, entre os séculos XIX e XX, deu-se a partir da implantação de novos bairros. Estes loteamentos, todavia, apresentaram péssimas condições de saneamento e higiene, alta densidade, poucos locais públicos, homogeneidade da arquitetura e das fachadas residenciais. Unwin analisava o crescimento e a expansão das cidades como algo inevitável mas considerava que poderiam ser tratadas a fim de proporcionar condições mais adequadas de moradia e uso do espaço público. Entre os aspectos enfocados, destacavam-se o resgate da vida comunitária, a incorporação de jardins às áreas residenciais e o traçado viário correspondendo à função local de habitar. O biólogo Patrick Geddes, em *Cidades em Evolução* (1994), entendeu os intentos de Unwin da seguinte forma: *Raymond Unwin (...) percebeu que naquele momento a maior parte do novo desenvolvimento de Letchworth estava se parecendo mais com subúrbios do que com cidades-jardim. Por isso, ele preparou um diagrama para ilustrar como o princípio da cidade-jardim podia ser aplicado ao subúrbio* (Geddes, 1994).

A idéia de melhoria das condições de vida da população operária, para Robert Beevers (1988), em razão da presença da natureza e espaços mais qualificados remete-se, às Cidades Empresariais do século XIX. Esta constatação pode ser justificada com a entrada de Lever e Cadbury (financiadores, respectivamente, de Port Sunlight e Bournville) para a *Garden City Association*.

A intenção de incorporar os conceitos de Howard à escala de bairro não surgiu apenas com Unwin. A própria *Garden City Association* já demonstrava interesses de que os princípios utilizados no modelo de Cidade-Jardim fossem aplicados em outras escalas do ambiente urbano, como expôs Patrick Abercrombie em 1910:

*Desde o início (...) a Garden City Association teve como objetivos não só a "construção de novas cidades em distritos rurais segundo princípios detidamente estudados", mas também "a criação de subúrbios-jardim assentados em princípios similares, que desafogassem de imediato as cidades existentes", assim como "a construção de aldeias-jardim [...] que alojassem adequadamente as classes trabalhadoras perto de seus empregos" (Hall, 1995).*

A origem do subúrbio de Hampstead está ligada à inglesa Dame Henrietta Barnett que possuía uma casa de fim de semana próxima àquele bairro, no subúrbio de Londres, e ao ter conhecimento sobre a instalação de uma estação de metrô no local promoveu uma campanha para compra da área de Hampstead Heath. A preocupação de Barnett estava em proteger aquela terra dos agentes especuladores e de suas produções aviltantes. Meses depois, surgiu a idéia da criação de um Subúrbio-Jardim com 8 mil residências e projeto de Unwin e Parker com colaboração do arquiteto Edwin Lutyens<sup>9</sup>. As legislações londrinas restritivas foram superadas pela utilização de poderes parlamentares *especiais*, possibilitando assim aos arquitetos projetarem o primeiro subúrbio com características de Cidade-Jardim (Hall, 1995), como identificou Mervyn Miller (1992): *Hampstead Garden Suburb was notable for its consistently high standard of architecture and firm design-control policy exercised through the Trust* (Miller, 1992).



**Fig. 55** Vista do Subúrbio-Jardim de Hampstead, Londres. Projeto de Unwin e Parker em 1907. (fonte: Creese, 1992, p.228)

Unwin, em viagens à Alemanha, influenciado pela obra de Sitte, deixaria o projeto da cidade de Letchworth para desenhar Hampstead, assumindo o cargo de arquiteto-residente, enquanto Barry Parker continuaria na execução da primeira Cidade-Jardim.

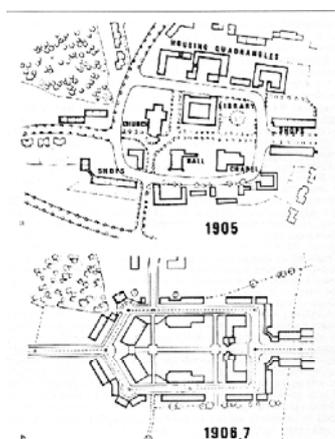
Inicialmente, tinha-se o intuito de criar um bairro com elevados objetivos sociais, integrando ricos e pobres. Mas a alta procura de moradias no local logo alterou este propósito, elevando-se preços da

<sup>9</sup> Edwin Lutyens (1869-1944) – arquiteto inglês – ficou conhecido por projetos e construções de casas de campo, desenhadas através de uma geometria formal. Em 1911, Lutyens, juntamente com o arquiteto Hebert Baker, trabalhou seu segundo plano urbanístico (4 anos após Hampstead) o do projeto para a capital do império inglês na Índia: Nova Delhi. Este plano foi fortemente marcado pelos conceitos de *City Beautiful* (Cidade Monumental) como forma de demonstrar, através do urbanismo e da arquitetura (centro cívico, em especial), a força do império inglês sobre sua colônia.

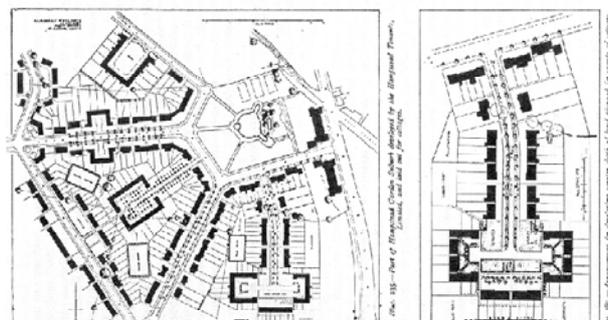
terra e de aluguéis. Mesmo as casas mais simples foram efetivamente elitizadas. Para Peter Hall, em *Cidades do Amanhã* (1995), o que sobreviveu em Hampstead foi a *qualidade física* (Fig. 55).

O projeto apresentou diferentes fases de elaboração, uma, em 1905, e, a outra, entre 1906 e 1907 (Fig. 56); e foi baseado nas concepções projetuais de Cidade-Jardim e em elementos característicos do urbanismo norte-americano do Movimento *City Beautiful*<sup>10</sup> e do sistemas de parques periféricos.

Fisicamente, o bairro continha ruas irregulares, *cul-de-sacs* e becos (princípios sitteanos), o que afastava o tráfego intenso de carros do seu interior e permitia tranquilidade a seus habitantes (Fig. 57). A área residencial foi marcada pela diversidade tipológica e pelo agrupamento entre dois ou mais domicílios. O subúrbio não apresentava indústrias, apenas comércio e serviços restritos ao centro cívico, composto de algumas ruas e da praça central. No ponto mais alto do terreno, por ordem da patrocinadora, foi implantada a praça central com a Igreja e o Instituto – os dois edifícios com arquitetura de Lutyens. O plano, nesta parte, assemelha-se aos princípios do *City Beautiful*, cuja monumentalidade foi marcada pela conversão de três vias amplas para o mesmo foco: a praça central e seus edifícios públicos. A área comercial ficou situada ao longo de uma avenida-corredor, em vez de compactada em um mercado (Mumford, 1982). Não apenas estes edifícios como também os residenciais faziam parte integrante de todo o projeto, mais a natureza, que sob a figura de jardins e parques, foi integrada à massa edificada.



**Fig. 56** Planos para o Centro Cívico de Hampstead. A disposição pintoresca de Unwin na primeira proposta de 1905 e a forma axial de Lutyens influenciando a segunda proposta de 1906/7. (fonte: Miller, 1992, p.87)



**Fig. 57.** Detalhe de vias residenciais em Hampstead e a utilização do elemento *cul-de-sac*, por Unwin, para ocupar o interior das quadras. (fonte: Miller, 1992, p.92)

<sup>10</sup> O Movimento *City Beautiful* (Cidade-Monumento ou Cidade Monumental) foi um modelo urbanístico recorrente no início do século XX, utilizado, principalmente, por arquitetos norte-americanos como Daniel Burhan. Esta tipologia urbanística, originária do urbanismo barroco e dos planos de L' Enfant para Washington (1791) e de Haussmann para Paris (1851), apresentava, como principal característica, o redesenho do Centro Cívico das cidades atribuindo-lhes um valor simbólico de poder. A valorização da figura pública perante a sociedade dar-se-ia através do traçado urbanístico geométrico e simétrico, da implantação estratégica dos edifícios e monumentos e da arquitetura monumental dos edifícios públicos. Além de cidades norte-americanas como Chicago, Cleveland e São Francisco, esta tipologia foi aplicada ou idealizada para inúmeras capitais de colônias inglesas (Nova Delhi, na Índia; Camberra, na Austrália; e em inúmeras colônias no continente africano) e para as capitais de regime ditatorial como Roma, de Mussolini; Berlim, de Hitler; e Moscou, de Stalin.

Resumidamente, o historiador Lewis Mumford, em sua obra *A Cidade na História* (1982), assim reverencia o plano de Unwin e Parker para Hampstead:

*Aqui, Unwin e Parker, tirando proveito dos erros cometidos no projeto da Cidade-Jardim de Letchworth, produziram um esquema muito mais coerente, que, entretanto, admitia uma ampla variedade de cenários arquitetônicos, em generosos jardins particulares, e grande quantidade de espaço público utilizável, tanto em campos abertos para jogos quanto em bosques. O Subúrbio de Hampstead Garden levou adiante as inovações introduzidas por Olmsted em Riverside, Illinois, e Roland Park, Maryland: a superquadra, o sossego do cul-de-sac, mesmo a faixa de parque e o quarteirão interior comum. (Mumford, 1982)*

A qualidade do plano de Hampstead não impediu, contudo, que surgissem críticas dirigidas tanto à transferência de conceitos para a escala de bairro como ao próprio Subúrbio-Jardim, a começar pelo criador da concepção Cidade-Jardim, Ebenezer Howard:

*A Garden City is, or at its inception aims to become, a complete, and so to say, self-contained town, with its own industries etc; and its own full, corporate life. A Garden Suburb is an attempt to wisely regulate the out-flow of a great city's population: but doing this the Garden Suburbs which have so far been built tend rather to increase the distance between the working and the home life of bread-winners; for they are rather dormitory districts with little or no provision for work, except, indeed, for work in the garden, and they tend to diffuse the corporate sense over so wide an area that in its diffusion that sense is apt to become largely lost. (Ebenezer Howard, escrito provavelmente durante a Primeira Guerra Mundial, in Beevers, 1988)*

Especificamente sobre Hampstead, Howard argüiu em 1907: *Suburbs are better than barracks, but futher growth of an overgrown city has evils of its own* (Ebenezer Howard in Beevers, 1988).

A rejeição por parte de Howard e por estudiosos do urbanismo como C.B. Purdom e F.J. Osborn, tempos depois, estava relacionada ao fato de que uma cidade constituía algo mais completo e complexo que o caráter residencial dos subúrbios. Somando-se a isso, C.B. Purdom, em *Town Theory and Practice* (1921), colocou o problema da difusão indiscriminada do nome Cidade-Jardim em diversos loteamentos sem que estes apresentassem qualquer característica projetual.

*Difícilmente se encontra um distrito no qual o conselho local não proclame estar construindo uma, e construtores inescrupulosos exibem essa denominação por toda a parte em seus anúncios [...] A coisa propriamente dita não se vê hoje em dia em parte alguma, a não ser no Hertfordshire, em Letchworth e Welwyn Garden City. (C.B. Purdom in Hall, 1995)*

Críticas à parte, a elaboração de Hampstead sob a forma de Subúrbio-Jardim representou um ganho enorme para o Movimento *Garden-City* em termos de difusão mundial. Embora existam inúmeros

bairros com a terminologia Cidade-Jardim, sem a presença dos conceitos howardianos, como escreveu Purdom, a ressonância deste ideário foi refletida em maior quantidade nesta escala, em Bairros-Jardins brasileiros da cidade de São Paulo, a saber: Jardim América, Alto da Lapa e Pacaembu, entre outros.

## A SEGUNDA CIDADE-JARDIM: WELWYN GARDEN CITY



Cartaz promocional de Welwyn Garden City (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p. 241)

Plano de Welwyn Garden City de Louis de Soissons, 11 de junho de 1920. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.241)



A intenção de consolidar o ideal de Cidade-Jardim, enquanto proposta para uma cidade e não para uma escala menor, fez Ebenezer Howard criar o segundo exemplar: Welwyn Garden City. Após a Primeira Guerra Mundial, quinze anos depois de Letchworth, surgia outra Cidade-Jardim na Inglaterra.

Em 1919, a saga de Howard (69 anos), sem consulta prévia à *Garden Cities and Town Planning Association* e sem dinheiro suficiente, começou com a compra da primeira parcela do terreno (com 590 hectares). Envolvido em problemas, chegando até a ser preso e retirado sob fiança paga pela Associação, Howard não desistiu e fundou no mesmo ano, com consentimento de todos, a *Welwyn Garden City Company* (Hall, 1995), tendo Frederic Osborn como administrador geral, que, portanto, novamente caracterizou-se como um empreendimento de iniciativa privada.

No ano seguinte a Companhia comprou outra parcela de terra de 870 hectares (quantificando no total uma área de 1.460 hectares; 78 hectares a menos que Letchworth). A área escolhida apresentava uma topografia mais regular, sem ondulações, e era cortada pela linha férrea da *Great Northern Railway*, que fazia o percurso de Londres à Edimburgo, na Escócia. Situada mais próxima à capital inglesa, as dimensões de Welwyn eram menores que as de Letchworth (1.538 hectares) e sua população máxima deveria atingir 50 mil pessoas, 15 mil a mais do que sua antecessora.

Neste projeto, o plano da cidade ficou a cargo do jovem arquiteto e planejador Louis de Soissons. Assim como na primeira Cidade-Jardim, a de Welwyn recebeu um zoneamento separando as funções urbanas previstas. O distrito industrial foi isolado do restante da cidade pela ferrovia (área leste),



**Fig. 58** Detalhe do centro de Welwyn com a Parkway (vertical) e a praça semicircular. Edifícios negros: comércio e serviços. Linha Férrea paralela a Parkway. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.241)



**Fig. 60a** Edifícios de uso misto no cruzamento da Parkway com a Bridge Road. Delimitar a grande axial do plano: a Parkway. Welwyn, 1999. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.247)



**Fig. 59** Canteiro central da Parkway. Welwyn, 1999. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.248)

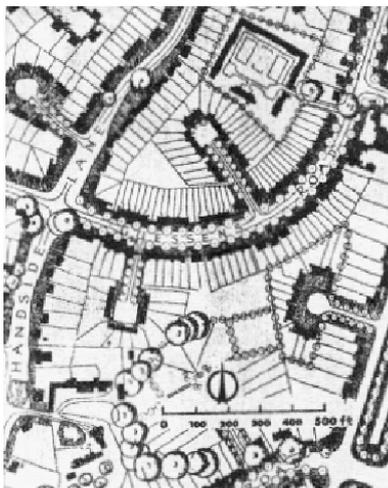


**Fig. 60b** Edifícios de uso misto no cruzamento da Parkway com a Bridge Road, Marcar a grande axial do plano: a Parkway. Welwyn, 1999. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.247)

sendo planejado com vias e serviços de suporte e tendo incentivos como baixa conta de água e de energia elétrica para atrair fábricas. Os bairros residências, o comércio e o centro cívico foram alocados na área oeste e se distribuíam a partir de uma grande via axial (*Parkway*) que cruzava a cidade (norte-sul), paralela à ferrovia. As quatro diferentes áreas foram dispostas de tal forma, que pudessem ser alcançadas por qualquer morador que estivesse a pé ou de bicicleta, sem grandes esforços, como defendia Howard em seu modelo urbano. No limite entre a cidade e o campo, projetou-se um Cinturão Verde, também de tamanho reduzido em relação ao original howardiano, para impedir a expansão urbana.

Como em Letchworth, a área pública e comercial foi implantada a partir da estação ferroviária, reservada ao entorno do cruzamento da *Bridge Road* com a *Parkway* (**Fig. 58**). Este espaço recebeu uma grande praça semi-circular, onde estariam perifericamente dispostos os principais edifícios públicos (prefeitura, biblioteca, escolas, entre outros). A grande avenida axial perpassaria a praça, paralelamente à linha férrea, até uma distância de 1.5 quilômetros, tendo uma largura de 61 metros com um amplo e arborizado canteiro central (**Fig. 59**). Para marcar este elemento formal, foram projetados os dois edifícios mais altos da cidade (**figura 60a e 60b**) em ambos os lados do cruzamento da *Bridge Road* com a *Parkway* (Planning Welwyn Garden City in Núcleo Documental). Quanto à avenida central, na composição da cidade, o escritor Peter Hall, em *Cidades do Amanhã* (1995) relatou: *Welwyn é muito mais formal do que Letchworth e Hampstead, sobretudo por sua enorme alameda central, no estilo de Lutyens, de quase uma milha de comprimento: espécie de cidade-jardim monumental, uma “Garden City Beautiful”* (Hall, 1995).

Com relação à moradia, já no ano de 1920, começaram as construções das primeiras casas, sob a responsabilidade e monopólio de uso da Companhia. No plano geral, a área residencial foi dividida em quatro partes em torno do centro da cidade. A densidade restringia-se a níveis baixos de 6 a 12 casas, a cada 4 mil m<sup>2</sup>, tal como em Letchworth. Nesta área, projetaram-se as vias em curva para formar bolsões residenciais servidos por *cul-de-sacs* (**Fig. 61**). Implantadas regularmente nos lotes destes bolsões, as casas, isoladas ou geminadas, eram cercadas por árvores, arbustos, jardins e gramados. Com uma arquitetura Neogeorgiana (**Fig. 62**), em voga na época, o estilo *neovernacular* de Unwin e Parker ficou excluído dos projetos de edifícios. Mesmo assim, recebeu críticas positivas como a de Peter Hall (1995), admitindo que a *arquitetura georgiana* de Welwyn tenha sido muito bem aplicada.



**Fig. 61** Detalhe de uma área residencial com cul-de-sacs. (fonte: Howard, 1996, p.61)



**Fig. 62** Arquitetura Neogeorgiana das residências em Welwyn. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.248)

Embora a atenção dada ao plano de Welwyn Garden City seja menor que a de Letchworth ou de Hampsstead, tendo-se como base a bibliografia literária pesquisada, as críticas encontradas foram sempre enaltecendo o plano de Howard e Louis de Soissons, como a de Peter Hall (1995): *A verdade, por mais herético que seja proclamá-la, é que Welwyn é local muito mais atraente do que Letchworth* (Hall, 1995).

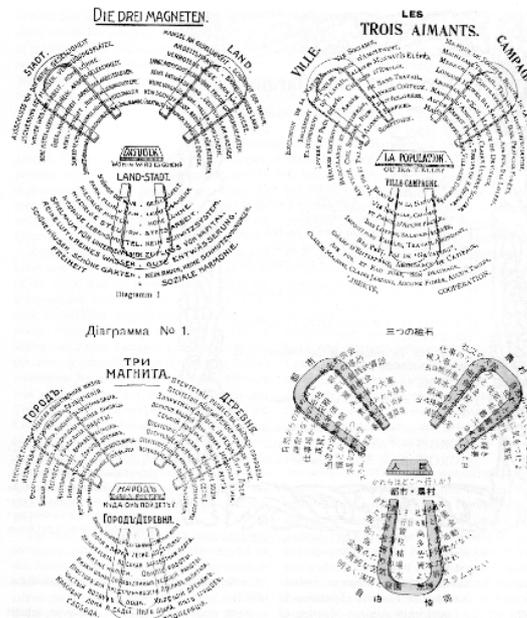
O êxito no plano de Welwyn também estaria relacionado a pontos não inerentes na proposição de cidade ideal de Howard, e mais à sua proximidade com a capital, como expõe o historiador italiano Leonardo Benevolo em *História da Arquitetura Moderna* (1976):

*O sucesso, desta feita, é mais rápido; Welwyn atinge os trinta e cinco mil habitantes antes da Segunda Guerra Mundial; esse progresso, contudo, deve-se provavelmente a razões diversas das que Howard espera: à proximidade de Londres e à possibilidade de morar na cidade-jardim embora trabalhando na metrópole. Assim, a auto-suficiência prevista por Howard demonstra não apenas ser irrealizável, mas prejudicial para o sucesso da cidade-jardim.* (Benevolo, 1976)

Aniquilando o preceito de auto-suficiência defendido por Howard, a cidade de Welwyn Garden City, com sua relação de dependência das atividades presentes numa cidade maior e sua proximidade com tais fatos, exerceu influência na elaboração da obra *The Building of Satellite Towns* de C.B. Purdon (1925). As cidades satélites seriam novos e pequenos centros urbanos, construídos ao redor de uma grande cidade existente, para conter a expansão desordenada desta junto às zonas periféricas. Na Inglaterra, tal procedimento ficou conhecido como *New Towns Act*, de 1946, plano de Patrick Abercrombie para a grande Londres, sobre a responsabilidade do *Central Government New Towns* que, em seu programa de 1947, designou a cidade de Welwyn como sendo uma *New Town* (Cidade Nova).

A importância referencial destes projetos de Cidade-Jardim para o planejamento urbano refletiu-se não apenas na Inglaterra mas ressoou também em diversos países.

## 2.2.4. RESSONÂNCIAS



O diagrama dos Três Imãs de Howard traduzido em quatro diferentes línguas: alemão, francês, russo e japonês. (fonte: Ward, 1992, p.195)

As propostas howardianas vieram a público, através de seu livro *Cidades-Jardins de Amanhã* (primeira edição de 1898), e, após reflexões e debates, estudiosos, arquitetos e urbanistas tornaram-na real nos projetos de Letchworth, Hampstead e Welwyn. O Ideário Cidade-Jardim, com isso, teve maior repercussão não apenas na Inglaterra senão também em outros países, tornando-se um Movimento, *antecipando em quase três décadas o movimento dos modernistas* (Andrade, 1998).

O Movimento Cidade-Jardim se fez a partir de mecanismos de difusão os mais diversos: viagens e contatos profissionais, livros, exemplares, exposições, periódicos mensais, palestras, entre outros<sup>11</sup> (Ward, 1992). A circulação dos conceitos deste Ideário em diversos países acarretou em sua materialização: *idades novas, cidades satélites, subúrbios-jardins, ou simplesmente bairros-jardins* (Andrade, 1998), porém, com variações que vão desde a reprodução física ou plástica simplesmente até a soma dos conceitos originais com as necessidades locais (aculturação). Neste sentido, Leonardo Benevolo, em *História da Arquitetura* (1976), registrou: *O termo “cidade-jardim” deve ser entendido com as limitações que já foram vistas: não cidade, mas bairro satélite de uma cidade, dotado de um relacionamento favorável entre edifícios e áreas verdes e sujeito a certos vínculos a fim de que o caráter do ambiente seja respeitado* (Benevolo, 1976).

A ressonância do ideário de Cidade-Jardim vai ser exposta em várias obras literárias, dentre elas, o livro *The Garden City. Past, present and future* (1992), organizado por Stephen V. Ward, em que

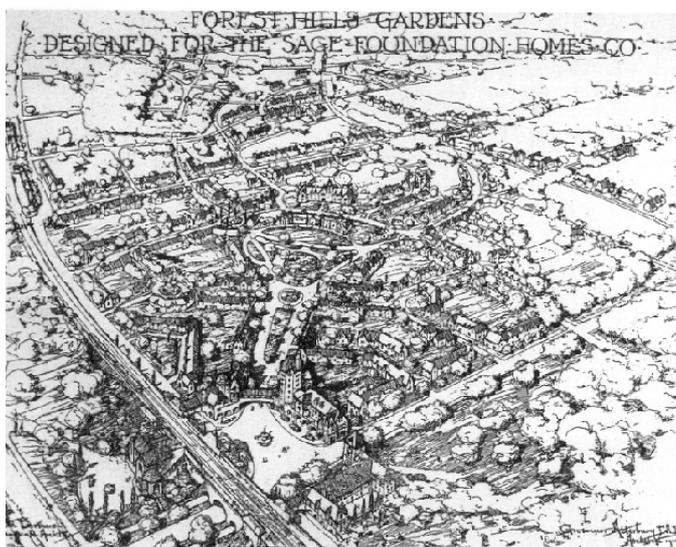
<sup>11</sup> Para o escritor Bernard Lepetit (2001), o método de incorporação de ideais, conceitos, modelos – através dos mais diversos meios –, adequando-os à cultura local, foi denominado de ACULTURAÇÃO.

diversos autores levantam exemplares de Cidades-Jardins pelo mundo. Como exemplo, a Cidade-Jardim na França, com a participação de Georges Benoît-Lévy e seu livro *Le Cité Jardin* (1904); e a produção do bairro de Suresnes na periferia de Paris; a Cidade-Jardim (*den-en toshi*) no Japão, introduzida pelo promotor urbano Tomoichi Inouye no ano de 1905 e pelo projeto de Yoshikasu Uchida para Tamagawadai, em 1918; a *Hellerau* (1910), a *Falkenberg* (1913/14), de Bruno Taut; e os modelos de Cidade-Jardim no período entre Guerras na Alemanha; o exemplo de Milanino (1910) na Itália; a Cidade-Jardim na Austrália, com que ingleses iniciavam um processo de urbanização do território; e a Cidade-Jardim nos Estados Unidos, com uma atenção maior para as Unidades de Vizinhança e à política de ocupação regional.

Assim como faz brevemente Leonardo Benevolo (1976) ao relatar sobre a difusão dos conceitos de Cidade-Jardim pela Europa e América do Norte:

*O movimento de Howard tem ampla influência na Europa; depois de 1900, um grande número de subúrbios, nas principais cidades européias, assumem a forma de cidade-jardim – dentre os principais, a já citada Margarethenhöhe dos Krupps em Essen (1906), Hampstead perto de Londres (1907), as Cités-Jardins des Chémins de fer du Nord, na França (1912-1914), e, depois da guerra Floreal e Logis, na periferia de Bruxelas (1921), Monte Sacro em Roma (1920), Radburn, perto de Nova Iorque (1928) e, depois de 1932, as greenbelts norte-americanas. (Benevolo, 1976)*

O período de surgimento e execução das primeiras Cidades-Jardins na Inglaterra envolveu profissionais ingleses e norte-americanos, o que resultou na troca de experiências urbanísticas vividas nos dois países. Nos Estados Unidos, a ressonância dos princípios de Cidade-Jardim ficou caracterizada nas Unidades de Vizinhança de Clarence Arthur Perry e nas New Towns de Clarence Stein e Henry Wright.



**Fig. 63** Forest Hills. Projeto para bairro residencial em Nova Iorque dos irmãos Olmsted (1911). (fonte: Kostof, 1991, p.78)

Em 1911, no projeto elaborado para o conjunto residencial de Forest Hills (**Fig. 63**), em Nova Iorque, (EUA), o arquiteto paisagista Frederick Law Olmsted incorporou, no setor habitacional, uma escola e um centro de comércio e serviços, propondo, dessa maneira determinada autonomia para o setor em relação à cidade. Seguindo a mesma linha desta proposta de *unidade autônoma* de Olmsted, Clarence Arthur Perry, no contexto do plano de Nova Iorque de 1929, propõe, em uma monografia, o conceito de Unidade de Vizinhança (U.V.), que ilustra com uma proposta genérica, muito semelhante ao próprio projeto de Forest Hills: *A teoria de U.V. se apoia no conceito sociológico de vizinhança que em seu entendimento clássico é uma área onde os habitantes se conhecem pessoalmente, têm hábito de se visitar, ou de trocar objetos, serviços e de fazer de vez em quando coisas em comum* (Barcellos, 2000).

Estruturalmente, Clarence Perry definiu a Unidade de Vizinhança, em 1929, como:

- *Tamanho. Uma unidade de vizinhança deve prover habitações para aquela população a qual a escola elementar é comumente requerida, sua área depende da densidade populacional;*
- *Limites. A unidade de vizinhança deve ser limitada por todos os lados por ruas suficientemente largas para facilitar o tráfego, ao invés de ser penetrada pelo tráfego de passagem;*
- *Espaços Públicos. Um sistema de pequenos parques e espaços de recreação, planejados para o encontro e para as necessidades particulares da unidade de vizinhança devem ser providenciados;*
- *Áreas Institucionais. Locais para escola e outras instituições tendo a esfera de serviço coincidindo com os limites da unidade de vizinhança, devem ser adequadamente agrupadas em lugar central e comum;*
- *Comércio Local. Um ou mais locais de comércio adequados à população devem ser oferecidos, de preferência na junção das ruas de tráfego e adjacente a outro similar comércio de outra unidade de vizinhança;*
- *Sistema Interno de Ruas. A unidade deve ser provida de um sistema especial de ruas, sendo cada uma delas proporcional à provável carga de tráfego. A rede de ruas deve ser desenhada como um todo, para facilitar a circulação interior e desencorajar o tráfego de passagem. Clarence Arthur Perry (in Barcellos, 2000)*

A afinidade que a concepção de Unidade de Vizinhança mantém com os ideais da Cidade-Jardim mostrou-se, através da organização urbana baseada em *unidades sócio-espaciais auto-suficientes*, que Howard ainda definia na escala de cidade e Perry limitou seu interesse às áreas residenciais.

Nos Estados Unidos da América, a primeira aplicação da teoria de U.V. deu-se através do plano urbano de Radburn, Nova Jersey, em 1929, mesmo ano da publicação de Perry, na qual estavam presentes, inclusive, referências a este projeto de Clarence Stein e Henry Wright. Radburn (**Fig. 64**) tornou-se um paradigma para a teoria do planejamento urbano, por reunir uma série de inovações do

desenho urbano, como a Superquadra, hierarquização entre vias de passagem e vias locais por meio dos *cul-de-sacs*, separação entre vias de veículos e de pedestres (sistema anteriormente desenhado por Olmsted no projeto do Central Park em Nova Iorque), visando ao conforto e segurança, principalmente das crianças, e criação de parques traseiros às residências.



**Fig. 64** Radburn. Subúrbio residencial de 1928 de Clarence Stein e Henry Wright. (fonte: Kostof, 1991, p.79)

O conceito de U.V. teve muita repercussão nos Estados Unidos, a partir do exemplo de Radburn, e, no período de reconstrução europeia no pós II Guerra Mundial, foi trabalhado nos projetos de remodelação e criação das novas cidades, principalmente na Grã-Bretanha (*New Town Act* de Patrick Abercrombie), devido à afinidade deste conceito com os ideais de Cidade-Jardim, já bastante disseminados, ainda que tenha sido com frequência *readaptado* em virtude de interesses e necessidades locais.

Prova disso foi a continuidade dada ao trabalho de Howard, após sua morte em 1928, pelos estudiosos Purdon e Osborn. Através da *Town and Country Planning Association*, os dois desenvolveram e divulgaram, a partir de obras teóricas, a necessidade de descentralização das metrópoles e exigiram a reforma de legislação urbanística existente. Como consequência, após o término da 2ª Guerra Mundial, o Reino Unido contou com um plano de renovação urbana do país, sendo geradas dezenas de *New Towns* por todo o território inglês. Estas cidades novas eram constituídas de *algumas unidades de vizinhança – comumente de seis a oito – e um “Town Centre”, separadas entre si por cunhas de áreas verdes, consideradas como adequadas para promover a integração das partes; externamente, eram localizadas as áreas industriais. Em seus detalhes, esses planos obedeciam ao esquema de Radburn, tanto na proporção dos equipamentos, quanto na disposição da circulação de pedestres e veículos* (Reis Filho, s/d).

Mas a intensa apropriação do conceito de U.V. durante o século XX, tomado como fórmula de intervenção, além de desfigurado, muitas vezes, apropriado sem a devida análise e reflexão, resultou em uma configuração urbana bastante homogênea em diversos territórios do mundo, caso do ideário de Cidade-Jardim, que acabou gerando muita resistência aos dois modelos e desconfiança de sua

validade para os objetivos a que se propôs. Um exemplo desta resistência é o livro *Vida e Morte das Grandes Cidades* (2000) da jornalista Jane Jacobs.

Outro exemplo de ressonância da Cidade-Jardim, fora do território inglês, foi a assimilação dos conceitos howardianos por profissionais alemães. Isso ocorreu, num primeiro momento, com a viagem do arquiteto Hermann Muthesius à Inglaterra, no início do século, vivenciando e estudando o design do Movimento *Arts & Crafts*; assim como a produção do livro *The American Vitruvius* (1923) pelo economista Werner Hegemann e pelo arquiteto paisagista Elbert Peets, no qual associaram as tradições urbanísticas recorrentes na Europa e no Estados Unidos. Concretamente, a implantação dos conceitos do urbanismo britânico em solo ariano ocorreu com as propostas de Bruno Taut, em 1913, e Ernest May, em 1927, com sua *Siedlung* (substituindo-se a casa isolada pelo edifício-bloco).

Num segundo momento, a adoção dos preceitos de Cidade-Jardim pelos alemães ocorreu com a política urbana do partido nazista, no período entre Guerras. A ala teórica desse partido defendia, desde os anos 1920, uma política antiurbana, que consistia em retirar das grandes cidades todos os males e vícios que possuíam e garantir ao povo ariano a volta às raízes, o retorno ao campo e a suas benfeitorias. Ao assumirem o poder, o plano foi colocado em prática pela implantação de pequenas colônias (*Kleinsiedlungen*) junto às grandes cidades, dentre elas, destacando-se Marienfelde, Falkensee e Falkenberg, situadas nos arredores da capital alemã (Hall, 1995).

A referência direta alemã ao modelo de urbanismo britânico se deu em 1939, quando Gottfried Feder expôs a política urbana nazista denominada *Die neue Stadt* (A Nova Cidade). Esta nova cidade, pensada pelos alemães nazistas, consistia em criar cidades rurais auto-suficientes para 20 mil habitantes (12 mil a menos que o número proposto por Howard), combinando, como no *Gartenstadtbewegung* (Movimento Cidade-Jardim), os aspectos positivos da vida rural com os da vida urbana. A diferença destes assentamentos estava na sua implantação que, contrapondo-se às pequenas colônias citadas acima, deveriam ser implantados em zonas rurais desabitadas, como forma de ocupar territórios pouco adensados na Alemanha.

A ampla difusão deste Movimento ainda contou com o reforço proveniente de associações formadas em torno de um ideal: construir Cidades-Jardins ao redor do planeta. Entre elas, encontra-se a *International Garden City Association*, constituída nos anos 1920 (Andrade, 1998), na trilha da produção teórica de alguns profissionais que se aproximavam ideologicamente e reforçavam as idéias howardianas, como a obra *Cidades em Evolução* (1916) do inglês Patrick Geddes.

No Brasil, deu-se a ressonância do ideário Cidade-Jardim em diversos planos urbanísticos, relacionados principalmente com a elaboração de loteamentos residenciais e ao projeto de Cidades Novas com finalidades administrativas (Goiânia e Brasília), empresariais (Monlevade e Eldorado, em Minas Gerais), de colonização do território (Maringá e Cianorte, no Paraná) e recreativas (Águas de São Pedro, em São Paulo).

### 3. CIDADE-JARDIM NO BRASIL

O capítulo CIDADE-JARDIM NO BRASIL tem o intuito de revelar a ressonância de tal modelo urbanístico em solo nacional. Posto que o objetivo de estudo desta pesquisa seja buscar a relação do planejamento da cidade de Águas de São Pedro com os ideais howardianos, entende-se que, anteriormente ao projeto desse balneário, os conceitos deste Movimento já haviam sido utilizados em outros projetos urbanísticos no Brasil, sendo coerente, portanto, voltar nossa atenção sobre tal incorporação.

Para isso, assim como no capítulo 2, será construído um cenário econômico, político, social e cultural do ambiente em questão: o Brasil do início do século XX, nos principais aspectos que serviram de base e permitiram a ressonância dos conceitos de Cidade-Jardim em nosso território. Em seguida, um breve levantamento dos principais modelos e planos urbanísticos recorrentes nesse período nos auxiliará a entender possíveis inter-relações urbanísticas existentes no projeto para Águas, bem como a visualizar o modo como nossas cidades e seus espaços eram projetados. Encerrando o capítulo 3, teremos como foco de análise exemplares urbanos, anteriores à fundação da estância, que remetem aos ideais de Cidade-Jardim devido às características apresentadas.

#### 3.1. A CONSTRUÇÃO DE UM CENÁRIO NACIONAL: INÍCIO DO SÉCULO XX

Como ponto de partida desta jornada em solo nacional, foram delimitados os agentes (economia, política, sociedade e cultura) que qualificavam o ambiente do país, e principalmente do Estado de São Paulo, no início do século XX. A apreensão dos fundamentos político e econômico aplicados e desenvolvidos nas primeiras décadas do século passado, tanto no país como no Estado paulista, permitirão nos compreender, num primeiro momento, os modos e os costumes da sociedade daquele período, como, num momento seguinte, os motivos que levaram profissionais da área do urbanismo a incorporar os conceitos de Cidade-Jardim em nossas cidades.

Coloca-se esta construção como mais um dispositivo de auxílio que visa, neste caso, a apreender as diferenças e as mudanças em relação ao modelo original de Cidade-Jardim criado na Inglaterra em 1898. Esta separação e respectiva identificação de singularidades têm como objetivo esclarecer o modo como algo externo foi adaptado à nossa realidade.

Para facilitar a compreensão deste contexto, optou-se por estruturá-lo em módulos diferenciados conforme seu campo de abordagem: econômico, político, social e cultural, apresentados a seguir.

*Entre a abolição da escravidão (1888) e a Revolução de 1930, houve no Brasil importantes transformações econômicas, sociais e políticas. Iniciou-se o processo de desenvolvimento mediante substituição de importações, com a constituição de um importante parque industrial produtor de bens de consumo não duráveis (tecidos, roupas, alimentos) principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo, e de uma ampla agricultura comercial voltada para o mercado interno, nos estados de colonização alemã e italiana (Rio Grande do Sul e Santa Catarina). A imigração européia avolumou-se fortemente, atingindo seu auge pouco antes da 1ª Grande Guerra, integrando-se os imigrantes na cafeicultura e nas novas atividades do Setor de Mercado Interno. Iniciou-se um tímido processo de urbanização com o crescimento proporcionalmente mais rápido das capitais que eram centros de mercados regionais: Rio, São Paulo, Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte. São Paulo, em particular, dispunha de um mercado regional maior que as demais, pois a cafeicultura tinha-se deslocado para seu "hinterland".*

Paul Singer (1973, p.121)

### 3.1.1. ASPECTOS ECONÔMICOS

Diferentemente do desenvolvimento econômico ocorrido entre os séculos XVIII e XX, nos países centrais (Europa e Estados Unidos), onde o sistema capitalista, através da industrialização e comercialização, já havia consolidado suas raízes, os países periféricos (América Latina) ainda estavam a mercê de formas econômicas arcaicas. Mesmo com a proclamação de independência em inúmeros países desse continente, a produção agrícola (tipo monocultura) para exportação e com base na exploração da mão-de-obra escrava impulsionava os interesses lucrativos de uma pequena oligarquia agrária. No Brasil, este modelo de economia (colonial-mercantilista), recorrente desde o século XVI (conquista do território), apenas sofreria transformações a partir da segunda metade do século XIX.

O processo de extinção da mão-de-obra escrava – culminado com a abolição em 1888 –, o desenvolvimento da rede de transportes – com a introdução da ferrovia em território nacional a partir da década de 1850 –, a imigração incentivada (nacional e estrangeira) e o início da industrialização foram alguns dos fatores que marcaram a passagem da antiga economia colonial para uma economia alicerçada em pilares capitalistas e em novas relações de produção. Mesmo que estes fatores não tenham marcado nitidamente tal ruptura, eles contribuíram para a *formação de um incipiente mercado interno, estimulando a urbanização* (Costa, 1987), principalmente, nas regiões onde a cafeicultura era explorada.

Ademais, a *economia do aviamento* da borracha amazônica e a economia da pequena e média propriedade da agricultura produtora de alimentos do Extremo Sul do país eram outros modelos econômicos desenvolvidos no país, nesse período, sem o mesmo vigor e dinamismo apresentado pela produção de café (Cano, 1998).

#### A CAFEICULTURA, DO BRASIL RURAL AO BRASIL URBANO

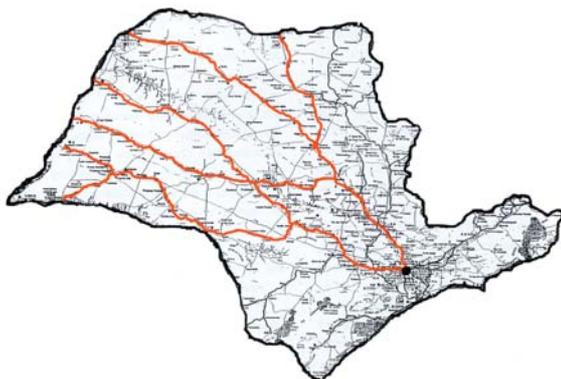
Originária do Rio de Janeiro (início do século XIX), a cafeicultura teve o Estado de São Paulo como palco principal para seu desenvolvimento. O cultivo do café em solo paulista partiu da faixa litorânea, galgando a Serra do Mar, passando pelo Vale do Paraíba e avançando para o oeste (década de 1860) – rumo às terras virgens do planalto paulista –, chegando ao norte do Paraná, sul de Goiás e de Mato Grosso, já no século XX. Mesmo com a exploração da borracha no Norte do país estando em sua fase áurea, este produto se tornou a principal personagem da economia brasileira na passagem do século XIX para o XX.

Resumidamente, compunham o complexo cafeeiro: a atividade produtora de café; a agricultura produtora de alimentos e matéria-prima (para subsistência ou comércio); a atividade industrial (produção de equipamentos de beneficiamento de café – visando ao aumento da produtividade –; indústria de sacarias de juta para embalagem do café e demais compartimentos produtivos da indústria); a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário (reduzir custos com transporte – 1868: inauguração do trecho ferroviário São Paulo/Santos, facilitando escoamento da produção da região produtora até o porto de exportação); a expansão do sistema bancário (financiamentos) e a atividade do comércio com importação e exportação (Cano, 1998).

Este modelo de economia agro-exportadora, diferente dos anteriores (exploração da cana-de-açúcar, de minério e, até mesmo, da borracha), que utilizavam as cidades apenas como entrepostos de suas produções, introduziu novos aspectos no cenário produtivo nacional. Apesar de basear-se na zona rural, a cafeicultura proporcionou a origem de uma nova relação entre campo e cidade (Singer, 1973). Para se tornar produtiva, a lavoura de café necessitava de um período de 5 a 6 anos de espera – período que o produtor passava sem obter retorno lucrativo, ao mesmo tempo que precisava de

capital para abrir novos cafezais. Como solução, via-se obrigado a fazer empréstimos e financiamentos de capital (inexistentes no país na quantidade necessária) diretamente com bancos de capital estrangeiro, principalmente ingleses, que começavam a instalar filiais na capital da província (São Paulo), ou por intermédio de comissários, os quais ofereciam *crédito aos fazendeiros, seus clientes, mas descontavam os títulos junto aos bancos, tornando-se assim, simultaneamente, intermediários comerciais e de crédito* (Singer, 1974).

De acordo com o economista Paul Singer, em *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana* (1974), a chegada destes bancos, por sua vez, possibilitou a incorporação de novos serviços e comércios nas principais cidades paulistas para atender à demanda e às necessidades de seus funcionários (considerável aumento das importações pelo país neste período). Neste sentido, o próprio autor indica que *o capital que anteriormente se poderia chamar de “cafeeiro” vai, por destino, adquirindo outras denominações: “bancário”, “industrial”, “comercial”, etc* (Singer, 1974).



**Fig.65** Rede Ferroviária implantada no Estado de São Paulo após a introdução da lavoura cafeeira no início do século XX. (fonte: Trevisan, 1998)

Esta nova relação campo-cidade imposta pela produção cafeeira ainda era fomentada por uma reversão dos lucros obtidos pela oligarquia agrária, no campo, em melhorias urbanas (portos, armazéns, transportes e comunicações, bem como aquelas inerentes à própria urbanização), em virtude de uma necessidade do produtor de utilizar o espaço urbano para que o beneficiamento (modo de produção mecanizado) do café ocorresse, gerando novas ofertas de emprego e incentivando novas técnicas produtivas.

Além disso, a cafeicultura também foi responsável, no Estado de São Paulo, pelo surgimento de uma coesa malha de ferrovias (**Fig. 65**) que ligava as zonas produtivas às principais cidades do Estado<sup>12</sup>,

<sup>12</sup> Crescimento das linhas férreas no Estado de São Paulo (em km):

ANO	KM	ANO	KM
1889/1890	2329	1910	5201
1894/1895	2961	1915	6279
1899	3313	1920	6616
1904	3770	1925	6823
1906	4028		

Fonte: Mensagens dos Presidentes da Província ao Congresso Legislativo (in Andrade, 1998)

tendo sido organizada e patrocinada não pelo poder público mas pelos ricos fazendeiros (Cano, 1998). De um lado, esta modernização dos meios de transportes em solo paulista permitiu, num primeiro momento, a redução de custos com o escoamento da produção desde a lavoura até o porto de Santos, e, num segundo momento, a criação de uma densa rede urbana, formada por dezenas de cidades novas surgidas a partir de cada ponto de parada do trem (Monbeig, 1949). Essa rede de transporte também assegurava à cidade de São Paulo o domínio do mercado consumidor constituído pelo Interior de São Paulo e por áreas limítrofes de outros Estados, sendo um dos fatores que permitiram a expansão da indústria paulistana.

Neste ponto, a implantação de uma produção industrial no país, tendo a capital paulista como base, foi o fato de maior importância da cafeicultura devido à sua capacidade de prover condições para tal consolidação, como confirma o relato de Paul Singer (1974): *Os efeitos indiretos do “boom” cafeeiro sobre o desenvolvimento de São Paulo foram marcantes, pois suscitaram uma grande parte das condições que permitiram o surto industrial na cidade, que iria provocar o seu crescimento explosivo a partir dos últimos anos do século XIX* (Singer, 1974).

A cidade que, até 1860, era considerada um *modesto burgo colonial* (Singer, 1974), com economia focada numa produção de subsistência, passou a ser na virada do século um importante centro comercial (superada apenas pela cidade do Rio de Janeiro, capital do país) e pólo de uma inédita industrialização.

#### A INDÚSTRIA E A CONSOLIDAÇÃO DE UM BRASIL URBANO

*Sendo a indústria uma atividade eminentemente urbana, o seu aparecimento e expansão torna a cidade latino-americana, pela primeira vez desde a conquista, produtiva.*

Paul Singer (1973)

De uma economia de subsistência e importadora, o Brasil da virada do século XX passou para uma industrialização, ainda primária. Os fatores que promoveram esta transformação estrutural (expansão do Setor de Mercado Externo em detrimento do de subsistência, substituição do trabalho escravo pelo livre acúmulo de capital, criação de um mercado interno expressivo e urbanização) foram divididos por Paul Singer (1974) em duas etapas:

*Na primeira etapa, que transcorre a grosso modo, na segunda metade do século XIX, aumenta consideravelmente a produção para o mercado externo, o que provoca uma mudança no consumo nacional, no qual diminui a quota de produtos de subsistência e aumenta a de produtos importados. Na*

*segunda etapa, que começa na última década do século XIX e se prolonga até nossos dias, verifica-se a substituição de produtos importados – e em menor grau, de produtos de subsistência – por produtos da indústria nacional. (Singer, 1974)*

Esta troca de produtos importados por nacionais também foi fomentada por crises conjunturais ocorridas nos países centrais, como a promovida pela 1ª Grande Guerra (1914-1918). A falta de fornecedores de produtos manufaturados nesse momento levou à queda nas taxas de importação nacional, o que implicou para o campo – localidades situadas em pontos isolados do território, como por exemplo o sertão nordestino – uma volta à produção de artesanato rudimentar; enquanto que, para a cidade, criou surtos mais efêmeros de industrialização.

Estruturalmente, para a constituição de uma indústria nacional foi preciso: barrar a dependência deste setor das *vicissitudes do comércio exterior* (Singer, 1973), criar condições da indústria nacional competir com a estrangeira no mercado interno e assegurar condições propícias à acumulação de capital. Às condições impostas, os interessados responderam implantando suas atividades fabris no espaço urbano, beneficiando-se da proximidade com o mercado e do baixo custo da mão-de-obra existente.

Conforme já observado, no processo de industrialização inglesa, a localização industrial dava-se pela proximidade com o mercado consumidor, com a fonte de matérias-primas e com os mercados de fatores. Especificamente, no Brasil, este setor produtivo também deveria estar próximo à sede do governo, uma vez que dependia, em boa parte, da política econômica governamental.

Os locais mais propícios a receber, nessa época, tal industrialização eram as cidades do Rio de Janeiro (capital e maior cidade do país) e São Paulo (centro urbano que crescia vertiginosamente devido à produção cafeeira). São Paulo, contudo, despontava em relação à cidade carioca pela forte presença de capital em seu território, com avanços trazidos pelo modo de produção cafeeira (mecanização da produção, mão-de-obra especializada, etc.) e por sua situação geográfica que lhe garantia acesso (através das ferrovias) a uma área onde se encontrava a maior parte do mercado interno brasileiro (Interior de São Paulo, Sul de Minas Gerais, Triângulo Mineiro, Mato Grosso, Goiás e Estados do Sul do país). *Essa vasta área, à medida que se incorporava à economia de mercado, se transformou em mercado consumidor de bens industrializados, produzidos pelas indústrias instaladas na Capital paulista e de bens importados, cujo comércio também estava estabelecido na cidade de São Paulo, graças a sua ligação direta com o maior porto, importador e exportador – o da cidade de Santos (Ribeiro, s/d).*

Embora o setor de fiação e tecelagem tenha-se surgido como o principal campo da industrialização brasileira no início do século XX, outros setores fabris também contribuíram para que São Paulo se configurasse como uma cidade industrial, a saber: a indústria extrativa (materiais utilizados na construção civil, em franca expansão); a indústria de minerais não metálicos (produção de tijolos,

telhas, cimento e material sanitário); a indústria metalúrgica (associada ao processo de verticalização da capital paulista, fornecendo materiais de encanamento, pregos, grampos, artigos de serralharia, etc.); a indústria mecânica (com diversificação marcada pela fábrica de elevadores); a indústria de material elétrico (antes inexistente); a indústria química (impulsionada pelas dificuldades de importação no período da Grande Guerra); a indústria de papel e papelão; a indústria farmacêutica (ocupando o lugar das farmácias de manipulação); a indústria de calçados; a indústria de alimentos (fábricas de moagem de trigo). Paralelamente, crescia também o setor comercial, principalmente o de alimentos<sup>13</sup>, assim como o setor de serviços *para atender às novas demandas derivadas dos comportamentos e das atitudes urbanas* (Ribeiro, s/d).

Visto por uma linearidade temporal, a indústria paulista teve seu salto quantitativo entre 1907 (ano em que se iniciou um Censo Industrial no Brasil) e 1919, tendo, no período da 1ª Grande Guerra, a possibilidade de conquistar o mercado nacional. Entre 1919 e 1929 (ano marcado pela crise econômica mundial), a indústria paulista, além da expansão quantitativa<sup>14</sup>, expandiu-se na diversificação de atividades, *introduzindo, ainda que de forma incipiente, alguns segmentos industriais mais dinâmicos, de bens de produção, já instalados com dimensão para suprir um mercado em escala nacional. É nessa segunda etapa, aliás, que a concentração da indústria brasileira, em São Paulo, se tornaria mais efetiva* (Cano, 1998).

Se estas duas fases ainda apresentavam a subordinação do capital industrial ao capital cafeeiro, na década de 1930, a indústria sobrepôs-se à agricultura como a base da economia nacional. O Brasil (São Paulo) deixava sua posição de produtor especializado em produtos primários (dentro da divisão internacional do trabalho), como queria a oligarquia cafeeira, para, após a crise do café e as mudanças políticas de 1930, juntar-se aos países detentores de uma indústria própria.

Anteriormente, produtos de consumo de massa ou aqueles destinados ao consumo de camadas de maior renda (*como queijos, vinhos, manteigas, azeite de oliva, conservas, etc.*), que eram importados de países europeus (Cano, 1998), com a *Grande Depressão* de 1929 (dificuldades com importação), a crise na lavoura cafeeira (superprodução) e a aplicação de políticas protecionistas (Governo de Getúlio Vargas), foram substituídos por produtos fabricados em solo nacional.

E a constituição de um mercado interno para produtos industriais tomou, principalmente, a forma de urbanização. Se, por um lado, as cidades existentes cresceram em função do advento de tais

---

<sup>13</sup> Segundo o Censo Agrícola de 1920, o Estado de São Paulo já detinha a maior e mais avançada agricultura do Brasil (Cano, 1998), com produtos agrícolas provenientes do *hinterland* paulista – área periférica à capital.

<sup>14</sup> Em 1920, a situação da produção industrial paulista representa 31,5% da nacional, enquanto que a carioca não representa mais que 20,8% e a gaúcha 11%. Especificamente, em 1935, a indústria na capital paulista continha 58,7% dos estabelecimentos do Estado, empregando 56,5% dos operários e proporcionava 61,5% do valor da produção industrial do Estado. A cidade de São Paulo, neste período, superou a cidade do Rio de Janeiro como grande centro industrial (Singer, 1974).

atividades em seu espaço interno, atraindo um número maior de novos habitantes (mão-de-obra) e diversificando cada vez mais suas ofertas de serviço, comércio, cultura, etc; por outro, os campos, próximos a estes centros consolidados também sofreram um processo de urbanização com a criação de novas cidades, buscando-se, com isso, criar uma rede de mercado consumidor para os produtos manufaturados e organizar os meios de obtenção de matéria-prima para a produção fabril. O campo já não era mais o local do capital, do lucro, da principal base produtiva do país; cedia lugar à cidade que viu suas formas, suas escalas, suas funções se metamorfosearem rapidamente, tornando-se este período um marco histórico da urbanização nacional.

#### O PETRÓLEO, UM NOVO RUMO ECONÔMICO PARA O CAMPO

Mesmo com sinais concretos de que a indústria seria a nova base econômica do país, colocando o campo na posição de fornecedor de matéria-prima, um novo produto, o petróleo, começou a chamar a atenção daqueles interessados em continuar obtendo lucros na zona rural. A modernização e os avanços tecnológicos na área de transportes e na indústria química, iniciados nos países centrais, previa que este material seria elemento indispensável para o desenvolvimento econômico de qualquer país.

No Brasil, sua exploração teve início a partir da década de 1920, sendo realizadas sondagens nos Estados de Goiás, Bahia, Pernambuco, Alagoas e São Paulo. Mas, de acordo com o trecho do artigo, retirado do *Jornal Correio Paulistano* (1936), a procura pelo *ouro negro* ainda era primária:

*Acaba de ser lançado, pela Companhia Editora Nacional, o livro de Monteiro Lobato “O Escandalo do Petroleo”, que engloba os depoimentos apresentados á Comissão de Inquerito sobre o Petroleo e que faz as mais sensacionaes revelações sobre os “porquês” da permanencia inutil do nosso sub-solo, inexplorado e perdido, o ouro negro que possuímos e que não podemos extrahir, uma vez de toda tentativa no sentido de fazer jorrar o petroleo do nosso solo é asphyxiada. (Jornal Correio Paulistano, 11/08/1936 – in Jornal Caldas de São Pedro, ano I, 30/08/1936, nº 16, p. 6)*

Contando com o engajamento de personagens importantes do cotidiano daquela época, como o escritor Monteiro Lobato, a busca por áreas com potenciais de grandes reservas subterrâneas foram articuladas também pelo Estado (federal e estadual) e por empresas ou iniciativas privadas. Técnicos, geólogos e demais profissionais envolvidos ficavam responsáveis por fazer pesquisas e colher dados dessas áreas, que posteriormente eram passadas ao conhecimento do poder público. Na época, o então Ministro da Agricultura, Odilon Braga, *demonstrou a sua convicção de que o Brasil possui grande quantidade de petroleo, de acordo com os dados verificados pela comissão encarregada das investigações* (Jornal Caldas de São Pedro, ano I, 29/03/1936, nº 5, p. 8).

No Estado de São Paulo, as inspeções foram iniciadas na região de São Pedro (205 km à noroeste da capital) ainda nos anos 20, cujos dados colhidos no local indicavam a presença de componentes químicos misturados à água de seus lençóis freáticos. Esta exploração contou com a iniciativa particular de Angelo Balloni, proprietário de terras no local. O fazendeiro, desiludido com as baixas taxas lucrativas da lavoura cafeeira, aplicou seus recursos e seu conhecimento de engenheiro de minas na perfuração de poços que chegaram a uma profundidade de 1.300 metros (Jornal Caldas de São Pedro, ano I, 07/06/1936, nº 10, p. 4). Destes poços, entretanto, jorraram apenas águas minerais em grande quantidade, o que levaria anos mais tarde os irmãos Moura Andrade a capitalizar esse produto em forma de um Balneário hidroterápico.

### 3.1.2. ASPECTOS POLÍTICOS

Enquanto nos países centrais havia-se abolido a política do *laissez-faire* a partir da metade do século XIX, assumindo o Estado novamente seu papel de gerenciador dos espaços urbanos, no Brasil, a virada do século XIX foi marcada pelo inédito posicionamento do poder público de agir sobre as cidades. Tal fato ocorreu devido à constituição, pela primeira vez, de um Estado absolutamente brasileiro. Com a Proclamação da República, em 1889, após quatro séculos de domínio português (colonial e imperial), deixava-se para trás a falta de interesse político em qualificar e urbanizar o território nacional.

No princípio, porém, a forte presença de uma oligarquia agrária na esfera do poder marcou o período compreendido entre 1889 e 1930 como ruralista. A também chamada *Primeira República* ou *República Velha* projetava no campo as bases fundamentais para a constituição e fortalecimento da nação.

Entre as mudanças, advindas da passagem de um governo imperialista (centralizador político e administrativo) para uma democracia republicana, estava a descentralização política, consolidada pela Constituição de 1891, que permitia aos Estados brasileiros uma maior autonomia. *Isto vai favorecer os Estados mais ricos, em detrimento dos mais pobres, que continuam não podendo prescindir dos auxílios da União. São Paulo, nesta altura, já está entre os Estados ricos. O grosso da receita estadual provém de impostos sobre exportação. Na medida em que exportação de café se expande, a receita aumenta, possibilitando ao governo estadual empreender atividades que, embora tenten amparar a cafeicultura, acabam por favorecer também, em alto grau, o desenvolvimento industrial. Duas destas atividades merecem particular destaque: o subvencionamento da imigração e a construção de estrada de ferro* (Singer, 1974).

O economista Paul Singer salientou que o Estado de São Paulo foi um dos beneficiados com tal liberdade administrativa, pois os lucros obtidos com impostos provenientes da exportação do café eram revertidos em novas fórmulas lucrativas. O poder público paulista foi responsável pelo financiamento subsidiado imigratório, permitindo a entrada de 1,2 milhões de pessoas no Estado, como também tomou a iniciativa de instituir *núcleos coloniais* de imigrantes, para exploração da agricultura de subsistência, e de distribuir glebas de terras devolutas (no sertão ocidental paulista) para expansão cafeeira, afirmando assim a importância do campo na economia estadual e nacional (Cano, 1998).

O deslocamento da economia agrária para uma economia industrial – apresentado em ASPECTOS ECONÔMICOS – influenciou a posição estatal neste período. Assim o Estado assumiu a tarefa de transpor os excedentes de *uns grupos sociais para outros*, ora diminuindo os incentivos à produção agro-exportadora, ora potencializando a acumulação industrial, de outro (Oliveira, 1982). Esta posição também foi compartilhada por Singer em *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana* (1974), quando afirma:

*A indústria emerge da tempestade do encilhamento solidamente estabelecida, principalmente o ramo da fiação e tecelagem. Os interesses a ela ligados ganham influência crescente junto ao governo, dele obtendo principalmente duas coisas: crédito barato e abundante e uma política aduaneira favorável, que punia com taxas elevadas a importação de produtos similares aos nacionais e isentava matérias-primas e auxiliares de uso da indústria, além do equipamento indispensável ao seu progresso. Quando a 1ª Guerra Mundial dificulta a importação, a indústria nacional está pronta para intensificar o processo de substituição. O mesmo acontece quando da crise do café nos anos trinta e durante a 2ª Guerra Mundial.*  
(Singer, 1974)

A saída definitiva da oligarquia rural do comando da máquina estatal se deu apenas em 1930, com a Revolução, ocasião em que uma *coligação de políticos e "tenentes" oriundos das regiões periféricas (Nordeste e Rio Grande do Sul)* assumiu o poder federal (Oliveira, 1982). Insatisfeitos com as políticas antagônicas implantadas pela oligarquia cafeeira, que privilegiava interesses de alguns Estados em detrimento de outros, esta coligação foi liderada pelo gaúcho Getúlio Vargas, que permaneceu no poder até o ano de 1945.

Primeiramente, a ação deste governo foi desestruturar as forças dos fazendeiros implantando uma política mais decidida de industrialização. Este fato é estudado por Francisco de Oliveira em *O Estado e o Urbano no Brasil* (1982):

*(...) a revolução de 30 via também negar certas liberdades das antigas oligarquias regionais; por exemplo, ela retira – o que começa a ser um processo centralizador no Brasil –, das oligarquias regionais fundadas em cada província, certos poderes de regulação da atividade econômica; ela retira o poder de legislação*

*sobre o comércio externo e sobre o comércio interno com isso pretendia afirmar a capacidade da burguesia industrial emergente de ter espaço econômico nacional unificado.* (Oliveira, 1982)

Após a abolição da autonomia dos Estados – centralizando a administração no governo federal, unificando o mercado interno e derrubando as oligarquias regionais –, o governo populista ou paternalista, como ficou conhecido a gestão de Vargas, tratou de criar condições para a modernização do país. O primeiro entrave a ser rompido era extinguir a pobreza e os conflitos sociais existentes nos centros urbanos. Com esse fim, foram institucionalizadas políticas sociais como plano de previdência, plano de habitação popular, salário mínimo, entre outras (Oliveira, 1982). Fixando o preço da força de trabalho, além de garantir o apoio das classes operárias, o governo também acolheu o respaldo das classes burguesas. Para os *patrões*, a limitação salarial era indispensável na constituição de cálculos econômicos, dentro da lógica capitalista.

Com relação à mão-de-obra, a posição do Estado, desde o início da República, foi de manipulá-la segundo seus interesses. Como exemplo, após o grande fluxo de imigrantes vindos para trabalhar em terras paulistas e parte destes fixando base na capital ou retornando a ela após descontentamento com o trabalho na lavoura, a cidade de São Paulo apresentava uma população excedente às necessidades de mão-de-obra nas atividades produtivas. O posicionamento do poder público foi de criar mecanismos para diminuir tal déficit. Neste sentido, a pesquisadora Maria Alice Rosa Ribeiro, em *A Cidade de São Paulo nos anos vinte* (s/d), relata um breve caso de manipulação da massa operária frente aos interesses públicos paulista:

*No início da guerra [1ª Guerra Mundial], o poder público tomou as primeiras medidas em relação a população sem-trabalho. O Departamento Estadual de Trabalho – DET – propôs o combate ao “pernicioso urbanismo” por meio da concessão de todas as facilidades para os desempregados procurarem trabalho no interior. Desurbanizar a Capital, levar a massa de desempregados para as atividades agrícolas foi a medida encaminhada pelo órgão responsável pelo acompanhamento do mercado de trabalho. Cartazes com anúncios das facilidades – concessões de passagens gratuitas até o destino –, foram espalhadas por diversos pontos de aglomerações de imigrantes e desempregados: estações, hospedarias, cortiços.* (Ribeiro, s/d)

Este caráter antiurbanista, indicado pela autora como recorrente já nos anos 10, seria retomado no governo getulista através da *Marcha para o Oeste*. Este slogan *nacionalista*, mais do que expressar a tomada do continente através de sua ocupação e colonização, permitia ao governo aliviar as tensões e conflitos sociais existentes nas grandes cidades. Como ressalva, mesmo a oligarquia rural tendo seus direitos abalados após 1930, esta Marcha foi influenciada pelo poder dos grandes proprietários rurais uma vez que, ao se promover a ocupação do vazio, deixou intactas as relações de propriedade já existentes no campo.

Quanto à relação estabelecida entre o poder público e o espaço urbano, este período contou com ações urbanísticas guiadas pelos interesses do Estado e das classes mais abastadas (fazendeiros e industriários), priorizando o embelezamento, o melhoramento (infra-estruturas) e o saneamento das principais cidades. As intervenções urbanas voltaram-se para reformas que tentavam tirar da cidade toda a associação com o passado e suas memórias depreciativas (período colonial e imperial), procurando identificar-se com um modelo mais moderno de civilização como o europeu.

### 3.1.3. ASPECTOS SOCIAIS

Ao se considerar a urbanização como um processo social, permitindo à pesquisa verificar as significações diversas que cada agente pode revelar, adotou-se, como partido analítico para este sub-capítulo, a estruturação dos principais grupos que conformavam a sociedade brasileira e, em particular, a sociedade paulista no início do século XX.

Basicamente, o Brasil era composto de duas classes: dominantes (fazendeiros, industriários, burguesia) e dominados (ex-escravos, imigrantes, operários da indústria). Estatisticamente, sua população apresentava inéditos saltos de crescimento<sup>15</sup> somente comparados aos vistos nas grandes cidades industriais européias (como Paris e Londres). Este rápido crescimento acelerou a ocupação do território brasileiro e modificou a paisagem urbana brasileira.

#### FAZENDEIROS, INDUSTRIÁRIOS – UMA CLASSE BURGUESA SE FORMA NO BRASIL

---

<sup>15</sup> Os dados censitários (Santos, 1994; Ribeiro, s/d) revelam que:

- O total de habitantes do Brasil era de:
  - 1872:** 11.112.061 hab.
  - 1890:** 14.333.910 hab.
  - 1900:** 18.200.000 hab.
  - 1920:** 27.500.000 hab. (sendo 4.592.188 hab. no Estado de São Paulo e 2.717.244 hab. No Estado do Rio de Janeiro);
  - 1940:** 41.252.944 hab. (com população urbana de 10.891.000 hab.)
- O número de habitantes residindo na cidade de São Paulo era de:
  - 1872:** 31.385 hab.
  - 1890:** 64.934 hab.
  - 1900:** 239.820 hab.
  - 1920:** 579.033 (sendo 12% da população total do Estado)
  - 1934:** 1.003.202 (sendo 16% da população total do Estado)

Especificamente, o recenseamento de **1934** na capital paulista apontou que: 26% da população (com mais de 14 anos) da capital trabalhava na indústria; 11,7% no comércio e bancos; 3,8% na administração pública; 3,7% no serviço doméstico e 3,6% nos transportes, correio, telefone e telégrafos (sendo 27% da população ativa sem emprego).

Ainda em fins do século XIX, o conservadorismo da oligarquia agrária apresentava-se negativa a cidade, considerando as populações urbanas como *classes perigosas* e a cidade propriamente dita como lugar da desordem social e política. Todavia, com as necessidades postas pela lavoura cafeeira, impondo ao campo uma relação mais estreita com a cidade, este pensamento antiurbanista ruiu.

Diferente do *Barão do Açúcar*, que dominou as oligarquias agrárias até a primeira metade do século XIX, o *Barão do Café* foi, acima de tudo, um empresário comercial. A economia do café, além de uma atividade produtiva no campo, dependia diretamente de sua comercialização feita na cidade, devendo o fazendeiro estar presente nas fases decisivas de negociação da produção (Singer, 1974). O antigo isolamento campestre cedeu espaço à inserção deste personagem no ambiente urbano.

Tendo propriedades tanto no campo como na cidade, os fazendeiros gastavam e aplicavam parte de seus lucros na cidade e em novas atividades, impulsionando o desenvolvimento urbano. Surgiram, assim, novas atividades (como bancos, comércios, serviços e indústrias) que entraram em cena para dar suporte à nova cidade que surgia e a uma nova classe social: a *burguesia cafeeira* (Ribeiro, s/d). A esta classe, juntou-se o capitalista industrial de origem estrangeira, cujos negócios estavam diretamente ligados à expansão do mercado interno, que, no período de guerra e pós-guerra, presenciou seus negócios se consolidarem, expandirem e diversificarem. Os sobrenomes mais importantes da cidade já não eram mais de origem lusitana, mas os de outras descendências.

Buscando garantir a permanência junto à esfera do poder e controlar as massas operárias, esta classe burguesa usou recursos e mecanismos, como os que aponta Flávio Villaça em *Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil* (1999): (...) *aquela classe [burguesia urbano-industrial] necessitará sempre de produzir e reproduzir intensamente os mecanismos necessários à manutenção de sua dominação. Na esfera do urbano, procurará legitimar-se por meio, por exemplo, das políticas habitacionais (...) e do uso ideológico do planejamento urbano* (Villaça, 1999).

Como na Inglaterra, a criação de vilas operárias (*Company Towns*), para dar melhor qualidade de vida a seus funcionários e, assim, garantir seu controle, foi uma das maneiras encontradas pela classe dominante de garantir suas regalias.

#### EX-ESCRAVOS, IMIGRANTES E OPERÁRIOS INDUSTRIAIS, AS CLASSES TRABALHADORAS NO BRASIL (SÉCULO XIX-XX)

Um país que sempre recorreu à mão-de-obra escrava (primeiro com os índios nativos e posteriormente com os africanos) como peça chave para o funcionamento de seu sistema econômico agro-exportador, a partir da segunda metade do século XIX, deparou-se com o inevitável. Pressões provenientes de países estrangeiros contra este modelo de trabalho (por questões sociais e

econômicas, pois a transformação destes trabalhadores em assalariados formaria um possível mercado consumidor, aliados a uma demanda cada vez maior de mão-de-obra na cafeicultura), levaram gradativamente ao fim (1888) a escravidão no Brasil (Cano, 1998).

O instauro de um regime de trabalho livre possibilitava a *diminuição dos custos de produção cafeeira e aumento de produtividade; a cessão das terras para plantio e diversificação agrícola; o surgimento de uma ampla camada social com poder aquisitivo capaz de dilatar o mercado para bens de consumo corrente; o alargamento da disponibilidade de mão-de-obra para a expansão urbana-industrial* (Singer, 1974). Neste rumo, o modo encontrado pelo governo, para substituir e elevar a oferta de mão-de-obra, visando a manter o alto ritmo de acumulação de capital do café, foi o de subsidiar a vinda ao Brasil de milhares de pessoas de nações cuja situação econômica ou política estavam debilitadas. Com isso, os cafeicultores poderiam aumentar sua produtividade como também ocupar terras ainda virgens. Este período de imigração iniciou-se em 1887 e manteve fôlego até fim dos anos 20.

Os reflexos desta política imigratória, somados aos processos internos de migração do campo para a cidade, podem ser vistos através dos seguintes dados levantados pelo economista Wilson Cano em *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo* (1998):

*(...) entre 1887 e 1920 entram em São Paulo, fundamentalmente para a atividade cafeeira, cerca de um milhão de imigrantes, europeus em sua grande maioria (...). Entretanto, nesse mesmo período, ocorre forte expansão demográfica na Guanabara, cuja população, eminentemente urbana, e portanto não-produtora de alimentos, cresce entre 1890 e 1920, de 522 mil a 1.158 mil habitantes; na mesma época, a Amazônia atravessava a fase áurea da borracha, passando sua população, de 476 mil a 1.439 mil habitantes. (Cano, 1998)*

Apenas no Estado de São Paulo, entre 1890 e 1930, entraram 2,5 milhões de imigrantes, dos quais apenas 280 mil eram brasileiros (nordestinos e mineiros). A situação dos imigrantes estrangeiros resumia-se em entrar direto para as lavouras ou se instalar nos núcleos urbanos. Muitos deles desistiam da vida no campo pelas condições precárias apresentadas, retornando ao seu país de origem ou migrando para outras regiões. Aqueles que fixavam sua morada na cidade, dedicavam-se ao comércio, ao artesanato, às manufaturas e aos pequenos serviços, como foi o caso de ingleses e franceses que vieram para morar na cidade do Rio de Janeiro (Costa, 1987). Em outras regiões do país, o número de imigrantes era ínfimo, se comparado àquelas áreas em que este processo gerou transformações importantes no processo de urbanização.

Já a migração interna se caracterizou pela atração de mão-de-obra flutuante das antigas áreas produtivas (cana-de-açúcar no Nordeste e minério em Minas Gerais) para as regiões mais desenvolvidas naquele momento: Rio de Janeiro e São Paulo. A situação calamitosa em que chegavam esses migrantes na cidade de São Paulo, colocando a população local a mercê de

possíveis epidemias, é descrita por Maria Alice Rosa Ribeiro em *A Cidade de São Paulo nos anos vinte* (s/d) da seguinte forma:

*A chegada de trabalhadores nacionais ao mercado de trabalho paulista tem seus primeiros passos nos anos 20, quando levas e levas de nordestinos desembarcaram na Estação Norte, para desespero de muitos paulistas que chamavam esses desembarques de “emigração da miséria”, e denunciavam a chegada de um população portadora e transmissora de doenças – quase todos maleitosos, ou com afecções parasitárias de todas as espécies e ignorantes dos mais elementares preceitos de higiene. Os “bairanos”, como os paulistas, pejorativamente, denominavam essa massa de migrantes, traziam mais despesas aos cofres públicos do que progresso, pois vinham tão doentes que os hospitais eram seu destino certo. (Ribeiro, s/d)*

Após 1930, a imigração estrangeira diminuiu por razões políticas e econômicas tanto externas como internas. A queda dessa imigração foi compensada pela de mão-de-obra interna (processos migratórios do campo para a cidade), absorvida rapidamente pela economia capitalista (Singer, 1973).

O campo, enquanto principal ator da economia cafeeira, tinha atraído grande parcela destes imigrantes, transformando-os em colonos ou pequenos proprietários de terra. Porém, com a guinada no roteiro da história, a cidade e suas funções comerciais, de serviços e industriais assumiu a posição de protagonista, retirando do campo seus trabalhadores (*verdadeiro reservatório de mão-de-obra ou, na expressão clássica de Marx, um exército industrial de reserva* [Singer, 1973]), colocando-os sob a forma de uma nova classe dentro das cidades brasileiras: a classe operária.

Classe essencialmente urbana, assim como a burguesa, os operários seriam responsáveis por trabalhar no setor terciário, sendo sua atuação mais perceptível a partir de 1925 (Oliveira, 1982). Com o passar do tempo, cada vez mais unidos e organizados, conscientes da forma com que se dava o processo cumulativo capitalista, esta classe iniciou processos reivindicatórios por melhores salários, dias livres, hora máxima de trabalho diário, ano mínimo para trabalhar, etc. Do outro lado, as classes dominantes se viam ameaçadas e fragilizadas.

Teoricamente, uma das conseqüências do aumento da taxa de urbanização, respectiva alteração nos modos de vida e fator importante a ser considerado no capitalismo industrial, foi a separação entre local de trabalho e local de viver; isto devido à reorganização do processo de trabalho e pelo advento do sistema fabril (Harvey, 1982). A vida no campo, ao longo do tempo, tinha enraizado padrões de comportamento e relações de trabalho, que faziam do colono um servo para responder apenas às necessidades dos fazendeiros, que, por sua vez, fornecia lhes moradia e terra para produção de sua subsistência. Estando na cidade, o trabalhador vai ter que se adaptar e sofrer as conseqüências desta nova relação, tendo nesse momento a tarefa de lutar tanto por melhores condições e maiores

salários, no âmbito profissional, como confrontar-se com as ações de promotores urbanos na ocupação do solo da cidade, em busca de um local para viver (Harvey, 1982).

Toda essa nova conjuntura transformou a vida social do trabalhador. O advento do sistema fabril, como David Harvey assinalou em *O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas* (1982):

*(...) transformou o camponês e o artesão independente num mero dente da engrenagem de produção de mais-valia. O trabalhador tornou-se uma “coisa”, um mero “fator de produção” a ser usado no processo de produção segundo os desejos do capitalista.. (...). O capitalismo industrial, armado com o sistema fabril, organizou o processo de trabalho de maneira tal que transformou a relação entre trabalhador e a natureza num travesti até mesmo de sua antiga e limitada forma. Por ter sido reduzido a um “coisa”, o trabalhador se tornou alienado de seu produto, da maneira de produzi-lo e, em última instância, da própria natureza (...). Que havia algo de degradante e antinatural nesse processo era aparente até mesmo para a consciência Burguesa. Na verdade, a organização do sistema fabril parecia tão antinatural para a burguesia que tinham que viver suas vidas diariamente sob seu regime* (Harvey, 1982).

Inserido na obscuridade dessa nova situação, o trabalhador desorientado, começou, por um lado, a criar uma consciência de seus direitos, assim como os demais colegas (surgindo os primeiros sindicatos); por outro lado, passou a ser disciplinado segundo padrões estabelecidos por seus novos patrões, os industriários.

Dentre as variações dos modos de disciplinar o novo trabalhador fabril, a utilização do ambiente construído configurou-se num instrumento para quem detinha o poder, o de definir a qualidade de vida da classe operária. Pretendia-se adaptar o trabalhador às novas regras de produção e, ao mesmo tempo, embutir valores burgueses através, por exemplo, de comunidades-modelos (como Paranapiacaba, Alumínio e Votorantim, no Estado de São Paulo) ou vilas operárias (Vila Zélia, na capital paulista), como faziam os industriários ingleses em suas *Company Towns*. Com isso, as melhorias do local de vida poderiam estimular *a felicidade, a docilidade e a eficiência do trabalhador* (Harvey, 1982).

Para se ter clareza dos fatos que ocorriam na época, a cidade de São Paulo apresentava, na década de 1920, uma urbanização desenfreada e uma população excedente que ocasionaram o surgimento de inúmeras habitações insalubres (caso idêntico ao enfrentado pelas cidades industriais dos países europeus). As condições de habitação das camadas mais pobres da sociedade paulistana são descritas por Maria Alice Rosa Ribeiro em *A Cidade de São Paulo nos anos vinte* (s/d):

*Os cortiços e as habitações coletivas transbordavam de gente. Uma casa capaz de abrigar apenas uma família, rapidamente transformava-se em habitação coletiva, abrigando duas ou mais famílias. O número de habitações coletivas e a densidade de habitantes por casa cresceram assustadoramente. (...) A*

*deterioração das condições de moradia da população pobre trazia a tuberculose, as moléstias transmissíveis e a mortalidade infantil (...). Sobre o bairro Santa Efigênia: em 73% dos 706 quartos moravam de 2 a 4 pessoas e havia um banheiro para 262 pessoas. Nos quartos não havia camas, à noite estendiam-se no chão esteiras que eram recolhidas durante o dia.* (Ribeiro, s/d)

Este contexto caótico foi em parte reestruturado após a tomada revolucionária do poder pelo governo populista de Vargas (1930). Apesar de ser *uma legislação aplicada somente às áreas urbanas (na verdade, apenas às cidades maiores)*, deixando de lado as massas rurais, ela conteve os ânimos populares, trazendo-lhes um padrão de vida substancialmente mais alto que o das massas rurais (Singer, 1973).

#### 3.1.4. ASPECTOS CULTURAIS

As mudanças nos hábitos da sociedade da época estavam diretamente atreladas às alterações econômica, política e social. Com a saída dos fazendeiros de seus pólos produtivos, indo para a cidade e ali permanecendo parte do ano, deu-se início a uma tendência em promover melhoramentos urbanos. A vida na cidade, já tida como um produto da industrialização, requeria bens industriais: energia elétrica, transporte motorizado, utensílios domésticos, etc. O aumento do interesse pelas diversões públicas, a construção de hotéis, jardins e passeios públicos, teatros e cafés também apontam para uma diversificação da vida cultural da época, incrementada pela riqueza de artesanato e manufatura vendida pelo comércio local.

Conhecidos como *anos loucos* (Ribeiro, s/d), a década de 1920 refletiu as mudanças sucessivas que agitaram e impuseram um novo ritmo à vida, distinto do que até então se viveu. A ânsia por gozar a vida e fugir das lembranças deixadas pela Grande Guerra, foi percebida não apenas como algo localizado, europeu ou americano, mas como *espírito de uma época*.

Com a ampliação da população brasileira, multiplicaram-se os jornais e revistas em circulação, fundaram-se associações artísticas e musicais em várias cidades, ou seja, aumentou-se a sociabilidade. Os sistemas de comunicações (rádio, imprensa escrita, correio, telefone e telégrafos) assimilaram os avanços tecnológicos daquele período, permitindo uma circulação mais rápida de notícias e informações, *rompendo o isolamento e a apatia em que viviam no princípio do século as cidades do interior* (Costa, 1987). Estas novidades, porém, chegaram apenas onde o telégrafo ou a ferrovia se faziam presentes; em caso contrário, o *cabloco* [ainda] *vegetava, à margem do progresso*. Estes benefícios concentraram-se apenas nos grandes centros que se modernizaram rapidamente, acentuando-se a diferença entre estes e os núcleos do interior.

Sobre a capital paulista a *qualificação parece que teve, também, sua razão de ser: nesses anos, as mudanças ocorrem de forma rápida e alteram o caráter da cidade: a cidade do capital cafeeiro torna-se a metrópole industrial e, em pouco tempo, a cidade dos estudantes da São Francisco ganha status de centro cultural. Com o Modernismo, São Paulo ascende a uma posição cultural reconhecida e cosmopolita. A Semana de Arte é o ponto culminante do processo de construção de identidade cultural de São Paulo (...)* (Ribeiro, s/d). A cidade se tornou o *sonho* para muitos brasileiros, que, além das oportunidades profissionais, possibilitava uma vida cultural agitada e intensa.

A busca de uma vida moderna, diferenciada da existente antes da República, deveria ser espelhada nas principais culturas da época (França e Inglaterra). A influência européia era notada: *no cultivo das artes, nas atividades comerciais, na vida social (que assumira requintes de elegância e bom gosto) e até na linguagem. Enriquecia-se esta de termos franceses, idioma agora indispensável às famílias da elite. Não se faziam mais saraus, porém soirées, onde se dançava o cotillon, com toilettes vindas de fora* (Medeiros, 1971). Essa incorporação cultural se verificou também na arquitetura das habitações da classe burguesa. Os antigos casarões de taipa da cidade colonial cederam lugar a palacetes em forma de chalés de tijolo (*cottages* inglesas ou *villas* francesas), com paredes decoradas com papel e mobiliário de mesma origem (substituindo os antigos e pesados móveis coloniais). Por sua vez, a classe operária seguia as tendências burguesas, tentando inserir, em seu cotidiano, as novidades trazidas pelas classes abastadas.

Paralelamente, as transformações no ambiente urbano também resultaram numa alteração da relação do homem com o campo. O campo, já não sendo mais o espaço de trabalho, substituído pela cidade, vai despertar um novo olhar sobre si. Enquanto que a cidade se configurava como um espaço do labor, da poluição, do trânsito, das epidemias; o campo aparecia como uma lembrança da vida calma e bucólica do passado, sem os vícios e perversidades implantados pelo sistema capitalista. O instrumento utilizado para que tais desejos tornassem realidade foi o serviço de turismo.

Por condições econômicas e políticas geradas pelo próprio capitalismo, o grupo favorecido a acessar os benéficos recursos da natureza, recuperando-se do esgotamento físico e moral das cidades industriais, vai ser o das classes mais abastadas. Como atenta a geógrafa Adyr Rodrigues, em sua Tese de doutoramento (1985):

*(...) nessa época se redescobre o culto à natureza, aliado ao culto à história, buscando o conhecimento da Antigüidade e da Renascença. Essas tendências vão originar o Romantismo, onde as viagens para o enriquecimento cultural assumem um importante papel. O turismo emerge então como uma forma de lazer aristocrática. Atinge grande expressão no período de 1880-1914, a época áurea dessa primeira fase na história do turismo. À clientela aristocrática junta-se a classe burguesa, que se amplia com o capitalismo.* (Rodrigues, 1985)

A burguesia, dessa forma, pretendia fugir daquilo que mais a incomodava: o contato direto com os meios de produção, que, no cenário urbano, por questões de espaço, aproximou-se demais de sua vida cotidiana. O campo e a natureza voltaram à cena do cotidiano, mas, com valores diferentes (a terra para ser usufruída, e não mais para produzir) e para pessoas diferentes (as classes que detinham capital para podê-las consumir). *Com o advento do capitalismo industrial, tornou-se ainda mais enfática para a burguesia a tendência de contrariar ativamente, em sua própria esfera de consumo, aquilo que ela estava organizando para os outros na esfera da produção. (...). A reação não se limitou ao âmbito dos ideólogos. Ela foi posta em prática na construção de propriedades rurais pela burguesia, no estabelecimento da mansão no campo, na fuga da cidade industrial e, em última instância, no projeto daquilo que Walker chama de “solução urbana”. A tentativa de “trazer de novo a natureza para dentro da cidade” por escritores e projetistas como Olmstead e Ebenezer Howard, no século XIX, bem como Iag McHarg e Lewis Mumford, no século XX, atesta a continuidade desse tema no pensamento e na prática burgueses (Harvey, 1982).*

Como um objeto quase que exclusivo de uso da burguesia, a natureza no campo se tornou o local preferido desta classe para passar seu tempo livre. O tempo livre, mais uma das obras do complexo sistema capitalista, é o tempo *entre o tempo de trabalho e o tempo vegetativo, necessário à manutenção da vida (...). Nas sociedades rurais tradicionais regidas pelo tempo cósmico, não havia a preocupação com o tempo livre. Com o trabalho assalariado a sociedade vai ser regida pelo tempo contratual, passando então a valorizar o tempo livre como uma liberdade conquistada. Aos poucos o tempo livre foi sendo expropriado pelo modo de produção capitalista, que cria a ideologia da necessidade de consumo do tempo livre, quando ele deveria ser despendido em pura perda, segundo a opção de cada um. Manipulado pelo sistema o homem é impelido a não “perder” o seu tempo livre. As atividades de recreação cobradas e os espaços de recreação produzidos nada mais são do que instrumentos de expropriação do tempo livre (Rodrigues, 1985).* Ou seja, o tempo livre – o lazer – tornou-se um produto comercializável, sendo a natureza a materialização desse produto. Mas quem iria comprá-lo?

Pagaria o valor deste produto quem dispusesse de capital, que, nessa época, concentrava-se na mão de uma minoria constituída de fazendeiros, industriários e burgueses. Em sua Tese, Adyr Rodrigues (1985) explica como esta classe adquiriu este capital e o modo como ela o aplicou em lazer:

*As transformações agrícolas e industriais que se manifestam precocemente na Grã-Bretanha elevam significativamente as rendas de uma fração da população, aquela que tinha posse da terra. A partir daí a alta classe podia desfrutar de uma vida luxuosa, graças à renda fundiária. E as viagens são incorporadas aos seus hábitos como uma forma de fugir do cotidiano. M. Boyer (1972, p.135) assinala que essa classe, que vivia de rendas e, portanto, não participava diretamente do processo produtivo “era alienada por não trabalhar, por não ter nenhuma participação real no mundo e por viver do trabalho de outros”. Participava também do processo a classe aristocrática, traumatizada pela revolução, desligada da fábrica e dos negócios, que viajava no tempo e no espaço, por se sentir cada vez menos contemporânea. O turismo foi*

*estimulado pela exaltação da história e, conseqüentemente, pela testemunha da história.* (Rodrigues, 1985)

Em contraposição, as classes menos favorecidas, as quais mais sofriam as conseqüências desse novo modo de produção, estariam financeiramente restritas a sua obtenção.

*Na estação de cura as vidas se dilatam. Rasgam dimensões novas. A natureza entra na alma dos homens, pela janella do quarto, durante o passeio rythmado e hygienico. (...)*

*“Os homens não são substancialmente maus. São artificialmente pessimos. Nas cidades, as attitudes individuaes são posições postiças de defeza, ou melhor, de oppressão para propria defeza. Vistos bem de perto, no fundo da propria humanidade, desarticulados pelo temor da doença ou simplificados pelo contacto da natureza, revelam uma realidade mais intima capaz de grandes virtudes. Uma estação de cura despe as creaturas da sua forçada artificialidade. Todos os seres humanos deveriam, compulsoriamente, fazer uma estação de cura. Cura da alma. Cura do urbanismo espiritual. Uma reimmersão nessa agua mãe que é a natureza ... .” (...)*

*Si eu for deputado, na proxima constituição, pleitarei por um artigo que ordene: “Todos os brasileiros, duas vezes por anno, são obrigados a passar um mez numa estação de cura”. E o Brasil ficará curado.*

Menotti del Picchia

(in Jornal Caldas de São Pedro (ano II, 23/05/37, nº34, p.1)

### 3.2. A PRODUÇÃO URBANÍSTICA BRASILEIRA NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

Após a contextualização do cenário brasileiro nos primeiros anos de República, nossa atenção será voltada para um aprofundamento analítico sobre as características que então conformavam o espaço urbano brasileiro. Como vimos, os modelos econômicos desenvolvidos nessa época (cafeicultura e industrial), assim como determinados fatores políticos, tiveram importante papel no processo de urbanização de nosso país. O que antes limitava-se a uma ocupação apenas da faixa litorânea brasileira, com o advento de tais produções e políticas públicas direcionadas, modificou-se a forma arcaica de apropriação do território nacional. O vazio populacional que caracterizava toda a área continental passou a ser ocupado, primeiro, pelas atividades agrícolas e, posteriormente, por núcleos urbanos. Esta penetração se daria não apenas na região Sudeste, influenciada pela lavoura cafeeira, como também nas regiões Sul, Centro-Oeste e Norte, esta última impulsionada pelo ciclo da borracha.

Auxiliadas pelas ferrovias e por novos meios de transporte (avião e automóvel), estas penetrações rumo ao oeste foram fomentadas pela entrada de imigrantes no país que, além de estimularem o progresso dos povoados existentes, fundaram novas cidades. Mas, foi nos maiores centros urbanos presentes na costa brasileira, ou próximo a ela (São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Porto Alegre) que os surtos de crescimento tornaram-se mais evidentes, interferindo diretamente na forma espacial intra-urbana.

Historicamente, a morfologia urbana das cidades no Brasil restringiu-se, por séculos, à irregularidade, com tendências à linearidade, com contornos indefinidos (Marx, 1980). O modelo da cidade colonial resistia a qualquer forma de ordenação do espaço – salvo raras exceções como Salvador, Aracaju, etc.–, independente das necessidades e dos contratempos emitidos pela conjuntura da época. Qualquer tentativa de substituí-lo por outros modelos, findava-se na assimilação, por estes, das características de indisciplinaridade e condescendência que forjavam sua urbanística.

Somente a partir da metade do século XIX, as cidades brasileiras (leia-se: espaços urbanos) receberiam maior atenção por parte de seus governantes e das classes dominantes (Reis, 1995). Um dos motivos foi a transposição de importância do campo para a cidade. O desenvolvimento econômico nacional estava atrelado às funções presentes, a partir daquele momento, nas cidades. O país cresceria se dispusesse de espaços urbanos adequados às exigências capitalistas. A cidade perdeu seu papel de coadjuvante, simples centro administrativo e local para o entreposto da produção agrícola, para assumir as novas funções exigidas pelo complexo cafeeiro, pela instalação da República e produção industrial.

Para adequar-se à essa nova realidade, o urbanismo brasileiro buscou referências nos países centrais, assimilando os modelos difundidos pelos movimentos, vertentes e escolas dessas nações. Dentre os modelos aplicados na urbanística brasileira, neste período, estavam: o que atendia essencialmente aos apelos da especulação imobiliária, independente do interesse coletivo e do desenvolvimento urbano futuro; o que incorporava a arte ao espaço público, embelezando-o; o que se utilizava da razão, da ciência e da técnica para capacitar a cidade com infra-estruturas necessárias para seu pleno funcionamento; e o que considerava as características locais, traçando linhas diretoras capazes de proteger o existente e adaptar o plano conforme a cidade e suas funções (Bruand, 1991).

A arquiteta Maria Cristina da Silva Leme expôs, na *Apresentação* de seu livro *Urbanismo no Brasil – 1895 - 1965* (1999), que as referências urbanísticas estrangeiras adentraram por nossas fronteiras, repercutindo no desenho e no planejamento urbano nacional, através da *circulação de idéias* que compunham as principais tipologias da época. A forma como tais transferências e traduções ocorreram, nesta parte do hemisfério sul, foi justificada pela autora como proveniente da contratação de técnicos, arquitetos e urbanistas estrangeiros feita por empresas privadas ou pelo próprio governo, dos estudos expostos em congressos, da formação de nossos profissionais em academias além-mar, de viagens realizadas para estudos ou para enriquecimento do repertório profissional, da divulgação em periódicos e jornais, entre outras.

Como exemplo disso, podemos citar a vinda dos arquitetos e urbanistas franceses: Joseph-Antoine Bouvard para a cidade de São Paulo, onde ficou responsável pelo projeto de embelezamento da área do Vale do Anhangabaú (1906-1912); urbanista Donat Alfred Agache (professor no *Institut d'Urbanism de Paris*) para o Rio de Janeiro, onde, além de conferir palestras e estabelecer escritório técnico durante três anos (1927-1930), realizou um plano urbanístico para esta cidade; e Le Corbusier (1930) que, de passagem para a Argentina, verificou a possibilidade de projetar a nova capital do país, Planaltina (então nome idealizado para Brasília), tendo visitado e proposto projetos tanto para a maior cidade paulista como para a carioca. Além destes, podemos citar o intercâmbio do arquiteto inglês Richard Barry Parker para projetar loteamentos residenciais de alto padrão em São Paulo (1917-1919); do mestre francês Gaston Bardet, para ministrar cursos em faculdade de Belo Horizonte (fins dos anos 40); e do padre dominicano Joseph Lebret, responsável em *difundir o movimento Economia e Humanismo*. No Brasil, tais profissionais encontravam um novo mercado de trabalho, que, em virtude da falta de uma legislação urbanística clara e eficiente podiam exercer e experimentar *novos instrumentos urbanísticos*.

De forma inversa, profissionais nacionais viajavam ao exterior em busca de um aprendizado diferenciado, como o fez Attílio Corrêa Lima, indo estudar na França, onde defendeu seu trabalho de fim de curso: *Avant Projet d'Aménagement et d'extension de la ville de Niterói* sob a orientação de Henri Prost.

Internamente, as idéias apresentavam similar processo de troca de informações. Especialistas dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro eram contratados por outros Estados para prestar serviços de consultoria ou para elaborar projetos, a exemplo de: Francisco Prestes Maia, Francisco Saturnino de Brito, o próprio Atílio Corrêa Lima, Armando Augusto de Godoy, João Florence de Uihôa Cintra, Nestor de Figueiredo, dentre outros.

Os modelos adotados por esses profissionais em seus projetos estavam condicionados a uma das vertentes citadas: especulação imobiliária, melhoramento e embelezamento, saneamento ou planejamento urbano. Pode-se também associar tais projetos a um dos movimentos urbanísticos da época: Cidade-Jardim, Modernismo, City Beautiful, Antiurbanismo, Higienismo, etc. A interação entre os projetos propostos e os conceitos inerentes a cada um destes Movimentos dava-se da seguinte forma: ou os profissionais incorporavam grande parte dos princípios pré-estabelecidos, adequando-os ao contexto nacional, ou eles os utilizavam de forma superficial, como *fachadismo*, em que apenas alguns aspectos eram incorporados; geralmente, características físico-espaciais, para garantir a associação do espaço criado ao nome do Movimento. Também houve casos de sobreposição de teorias num mesmo projeto, articulando-se os conceitos de acordo com as necessidades requeridas pelo partido projetual; características de um Movimento sempre sobressaindo em relação aos demais.

A seguir, estaremos compondo o universo que caracterizava os modelos de urbanismo aplicados nas cidades neste período, com destaque para aqueles que possam justificar e contribuir para uma maior compreensão do nosso objeto de pesquisa.

### 3.2.1. PROJETOS DE MELHORAMENTO, EMBELEZAMENTO E SANEAMENTO

A cidade brasileira, projetando-se como o *locus* mais importante do território em fins do século XIX, vai ser campo de atuação de diversos profissionais, que buscam adaptá-la (modernizar) às necessidades de sua época e marcar a transição de um país imperial para um país republicando. Estas ações eram geralmente financiadas pelo Estado ou por uma grande empresa do setor imobiliário, visando a atender basicamente aos interesses das classes dominantes.

Diferentemente do que ocorreu nos países centrais, onde a cidade, num primeiro momento, foi objeto de reflexão e investigação de estudiosos e profissionais de diversas áreas com intuito de modificar a situação caótica na qual se encontravam; no Brasil, o urbanismo moderno iniciou-se já na sua fase prática – rejeitando-se criar um panorama particular sobre o contexto urbanístico nacional – introduzindo em nossas urbes as idéias, as formulações e os conceitos elaborados no estrangeiro, com pequenas alterações, modificações e adaptações.

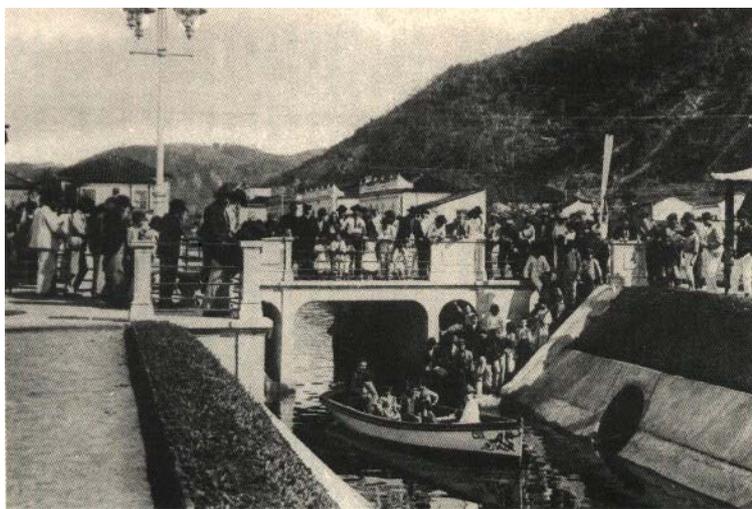
O marco destas ações é apresentado pelo arquiteto Flávio Villaça, em *Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil* (1999), como sendo o plano de melhoramentos: *Embelezamento e Saneamento da Cidade* feito pela *Comissão de Melhoramentos Urbanos para o Rio de Janeiro* no ano de 1875. Contemporaneamente, a cidade de São Paulo recebeu ações públicas para prover a capital paulista, sede do capital cafeeiro, de melhores condições e infra-estruturas como expõe Paul Singer (1974):

*Outra contribuição do café ao desenvolvimento da aglomeração paulistana foi no terreno dos serviços públicos. (...) em 1872 a iluminação pública passou a ser feita por lâmpadas a gás, em vez de querosene, e em 1887 o número de lâmpadas mais que dobrou, além de serem iluminados 1.430 prédios. O serviço telefônico foi inaugurado em 1884. Em 1877 organizou-se, com capitais particulares, a Companhia Cantareira, que dotou São Paulo do melhor serviço de águas e esgotos do Brasil, na época. Providenciou-se o calçamento de ruas, expropriaram-se terrenos e velhas vias de acesso foram alargadas, facilitando-se a circulação no interior da cidade. O serviço de bondes iniciou-se em 1872 com tração animal, 15 anos mais tarde, sete linhas transportavam anualmente um milhão e meio de passageiros. (Singer, 1974)*

Estas ações de melhoramento visavam de modo geral a garantir às cidades condições básicas de infra-estrutura: saneamento, energia, transporte e sistema viário adequados, etc. As epidemias que assolavam a saúde pública nesse momento seriam solucionadas com a implantação de redes públicas de abastecimento de água e coleta de esgoto, da maneira proposta pelos higienistas. A circulação pelas estreitas vias herdadas da cidade colonial não mais comportava o tráfego de veículos e pedestres; era necessário discipliná-los e aumentar a capacidade de fluxo através de projetos para o sistema viário (novo alinhamento para os edifícios, abertura, alargamento e prolongamento de vias, canteiros centrais, etc.). Como exemplo, podem ser citados os inúmeros planos do engenheiro sanitário Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864-1927), e dentre eles, o plano de expansão urbana para a cidade de Santos (1905-1909), que, ao incorporar o sistema de separação total para águas pluviais e águas cloacais, possibilitou a inclusão de canais abertos (navegáveis) (**Fig. 66**) junto às principais vias de circulação (bulevares).

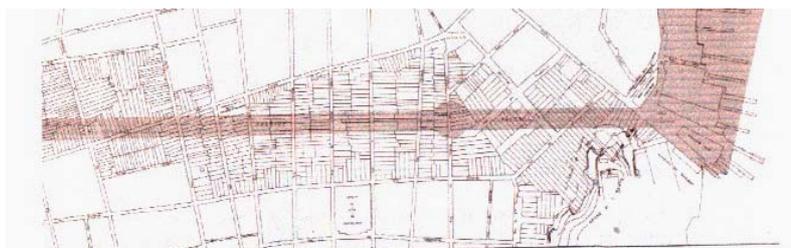
Além das ações de caráter técnico, tornaram-se comum medidas de cunho estético (embelezamento), principalmente em áreas adjacentes à região central. Regidos pelos interesses das classes dominantes e implantados pelo poder público, os projetos de embelezamento da cidade visavam a atender, simultaneamente, aos interesses especulativos do mercado imobiliário, valorizando novas áreas (próximas ao centro) em detrimento de outras, destinadas às classes populares, que permaneciam em estado calamitoso (Leme, 1999). Além de parques, jardins e ajardinamento de praças (Marx, 1980) também eram projetados equipamentos como teatros, bibliotecas, etc., que exaltassem a classe burguesa através de uma arquitetura monumental. As referências para a concepção de tais planos vinham de fora, das reformas das grandes capitais européias (Paris, Viena

e Londres) assim como do urbanismo moderno americano (Parques de Frederick Law Olmsted e conceitos do *City Beautiful*), que colocavam o aspecto monumental como forma de exaltar a classe burguesa. As cidades de Niterói (1903), Rio de Janeiro (1903-1906) e São Paulo (1906-1912) foram alvo de ações desse tipo.



**Fig. 66** Canal navegável da cidade de Santos; obra do Eng. Sanitarista Francisco Saturnino de Brito. (fonte: Sitte, 1992)

A cidade de Niterói, por reassumir a posição de capital do Estado do Rio de Janeiro, passou por um processo de renovação de seu espaço central, adequando-se às novas funções. Já a cidade do Rio de Janeiro, sob o comando do prefeito e engenheiro Francisco Pereira Passos, iniciou as obras previstas no plano de 1875, requalificando a área central da cidade carioca ao *demolir centenas de casas, alargar ruas, rasgar avenidas (como a Central, hoje Rio Branco, a Beira-Mar e a atual Passos [Fig. 67]), concluir a urbanização do canal do Mangue, prosseguir o desmonte do morro do Senado, plantar árvores e fazer novos jardins (como o da Glória), além de reformar antigas praças. Com trabalhos monumentais pôs-se a corrigir o crescimento indisciplinado da cidade, cuja fisionomia logrou transmutar por completo. Ainda na primeira década, seria inaugurado o teatro Municipal (1909) e na mesma ocasião a Quinta da Boa Vista sofreria reforma total, ao passar à municipalidade (Medeiros, 1971).*



**Fig. 67** Avenida Central: projeto de melhoramento do centro do Rio de Janeiro, por Pereira Passos, em 1903. (fonte: Bruand, 1991)

O caráter elitista que assumiu tal plano pode ser verificado pela exclusão social que este proporcionou ao retirar da região central toda a população de baixa renda, destruindo suas moradias (cortiços) e expulsando-a para ocupar, pela primeira vez, os morros da cidade carioca. Esta posição é reiterada pelo discurso de Jaime Larry Benchimol (1992), no texto, de Flávio Villaça, *Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil* (1999), em que este afirma:

*O termo “embelezar” tem enorme ressonância no discurso propagandístico da época. Designa, mais do que a imposição de novos valores estéticos, a criação de uma nova fisionomia arquitetônica para a cidade. Encobre, por assim dizer múltiplas “estratégias”. A erradicação da população trabalhadora que residia na área central; (...) a mudança de função do centro, atendendo – num plano mais imediato – aos interesses especulativos que cobiçavam essa área altamente valorizada e – num plano mais geral – às exigências da acumulação e circulação do capital comercial e financeiro; razões ideológicas ligadas ao “desfrute” das camadas privilegiadas; razões políticas decorrentes de exigências específicas do Estado republicano em relação àquela cidade que era a sede do poder político nacional.* (Jaime Larry Benchimol, 1992, in Villaça, 1999)

Na cidade de São Paulo, ações de mesmo porte e finalidade vão ocorrer entre os anos de 1906 e 1912, quando a convite da prefeitura municipal, o arquiteto Joseph-Antoine Bouvard realizou um projeto de um parque para o Vale do Anhangabaú (**Fig. 68**), que permitiria a expansão do antigo centro localizado na colina histórica para o outro lado do vale. As transformações propostas substituíam os fundos de lote por um parque cortado por uma *via de traçado ligeiramente curvo em sentido longitudinal*, que estabeleceria a *ligação do parque com o restante da cidade* (Leme, 1999). Em 1911 era inaugurado o teatro municipal; porém, a partir de 1912 o plano de embelezamento do vale, foi vetado pelo prefeito Raymundo Duprat *em função das obras de infra-estrutura serem mais importantes para a cidade naquele momento* (Villaça, 1999).

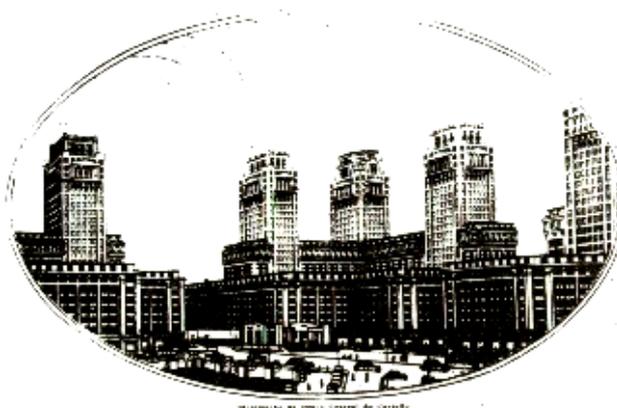


**Fig. 68** Projeto para embelezamento do Vale do Anhangabaú de Bouvard, de 1906 a 1912. (fonte: Segawa, 2000)

Se o auge dos planos de embelezamento foram pontuados por estes exemplos citados acima, a partir deles, esta tipologia cedeu espaço para os planos de melhoramentos e saneamentos, fortemente marcados pela ideologia do planejamento enquanto técnica de base científica. Isto se tornou nítido a partir da década de 1930, logo que as transformações econômicas, políticas, sociais e tecnológicas (área de transportes) exigiram uma resposta mais eficiente aos problemas urbanos (Maricato, 2000).

Como relata Villaça (1999): *As grandes obras urbanas saem do consumo conspícuo para privilegiar a constituição das considerações gerais de produção e reprodução do capital (a cidade como força de produção)*. A diferença deste urbanismo para com o urbanismo de embelezamento urbano estava na escala de abrangência do plano. Enquanto que o primeiro modelo visava a ações pontuais, o segundo tinha por objetivo atender ao conjunto da área urbana. Baseando-se num urbanismo multidisciplinar, envolvendo várias áreas de estudo (geografia, engenharia, arquitetura, economia, etc.), estes planos diretores primários baseavam-se em planos envolvendo as áreas de trânsito e transportes e de saneamento (Leme, 1999). Embora já houvesse planos com esta visão de totalidade sobre a cidade desde fins do século XIX (obras do engenheiro Saturnino de Brito que articulavam áreas existentes com áreas em expansão), este partido se tornou mais recorrente com a vinda do urbanista francês Donat Alfred Agache (1927) para a cidade do Rio de Janeiro e com o *Plano de Avenidas* de Francisco Prestes Maia (1930) para a cidade de São Paulo.

No Rio de Janeiro, Alfred Agache, além de expor os principais conceitos do urbanismo moderno adotados na Europa, elaborou, a pedido da prefeitura, um plano para a capital carioca (**Fig. 69**). Este plano conhecido como *Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento* foi parcialmente implantado na parte viária, tal como o plano do engenheiro Prestes Maia para a capital paulista.

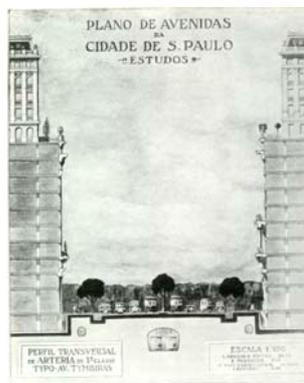


**Fig. 69** Reestruturação da região central proposta por Alfred Agache, em 1927.

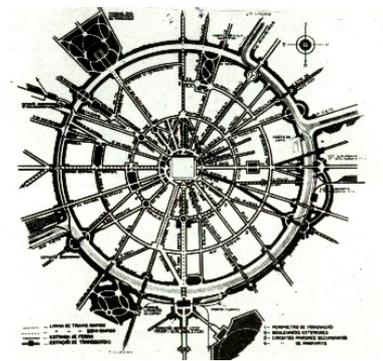
(fonte: Bruand, 1991)

Formado pela Politécnica de São Paulo, Prestes Maia (1896-1965) publicou seu trabalho em 1930, intitulado *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, no qual detalhou as questões que deveriam ser consideradas para a implantação de seu plano: legislação, expropriações,

recursos financeiros necessários, transportes coletivos diversos (**Fig. 70**). Também realizou um estudo sobre a área central da cidade em que constatou a incompatibilidade de seu tamanho com relação às dimensões que a capital paulista apresentava a cada dia. Como solução o engenheiro propunha: *aumento do centro da cidade pela extensão da zona comercial ao outro lado do Parque do Anhangabaú, criação de anéis de circulação (Fig. 71) que permitissem evitar a convergência de todo o trânsito para o centro (...) em suma, previa-se a substituição do plano puramente radial existente por um plano radiocêntrico mais adequado* (Bruand, 1991). Entre 1938 e 1945, foi designado pelo presidente Getúlio Vargas como prefeito da capital.



**Fig. 70** Tipologias de circulação no Plano de Avenidas de Prestes Maia, de 1930. (fonte: Segawa, 2000)



**Fig. 71** Plano radiocêntrico de Avenidas para a cidade de São Paulo de Prestes Maia. (fonte: Bruand, 1991)

Os planos de melhoramentos das infra-estruturas (de forma mais intensa a viária) continuaram após o período do Estado Novo (1938), permitindo às cidades uma maior e mais rápida circulação de pessoas e mercadorias, preparando-as para o surto industriário da década de 1950.

### 3.2.2. PROJETOS DE CIDADES NOVAS

Paralelamente às intervenções urbanísticas, ocorridas nas cidades existentes nas primeiras décadas do século XX, um outro modo de intervenção urbana se qualificou igualmente, senão mais importante que os planos de embelezamento e melhoramentos. Trata-se da tipologia de Cidades Novas, onde o território nacional foi adensado por novos núcleos urbanos direcionados por políticas e pela economia deste período. Além de uma intensa produção, esta escola urbanística destacou-se pela diversidade de funções para as quais estas cidades foram construídas: centros administrativos, colonização e expansão territorial, fabris, balneários e relocação (caso mais recente).

Ainda em meados do século XIX, esta tipologia já se fazia presente pela transferência de local das capitais nordestinas dos Estados de Piauí e de Sergipe (Marx, 1980). Em 1851, foi alocada a cidade de Teresina no interior do Estado piauiense e, em 1855, o mesmo ocorria em Sergipe ao se transferir a sede da capital do Estado para Aracaju. Nesta cidade, planejada pelo engenheiro Sebastião José Basílio Pirro (Porto, 1991), podemos encontrar o traçado regular (quadras com 50m x 50m) dominando a paisagem urbana e contrapondo-se à espontaneidade que marcava as cidades de origem colonial. Neste sentido, o pesquisador Murilo Marx, em *Cidade Brasileira* (1980), certifica que: *As fundações urbanas mais recentes, particularmente as dos últimos dois séculos, além de terem outra implantação, são de traço mais regular. Tendem ao desenho em tabuleiro xadrez em terrenos mais planos e uniformes* (Marx, 1980).

Já em 1867, com a inauguração da *São Paulo Railway*, a tipologia de Cidade Nova ligada a uma companhia privada foi implantada na Serra do Mar, próxima à cidade de Santo André (SP). A Vila de Paranapiacaba foi criada para abrigar funcionários, e respectivos familiares, que trabalhavam para a Companhia (de capital inglês) responsável pela administração e funcionamento da linha férrea *São Paulo Railway*. Semelhante ao modelo urbanístico da *Company Town* inglesa, a configuração desta vila apresentava uma hierarquização das habitações segundo a posição do funcionário na empresa (diretor-chefe, diretores de departamento, técnicos, operários com família e operários solteiros). A disposição destas habitações ou alojamentos no terreno escolhido foi estrategicamente elaborada, oferecendo os melhores locais para os funcionários de alto escalão (geralmente os terrenos mais altos) e o restante dos lotes, na parte baixa da vila, foi traçado próximo aos armazéns e à linha férrea. Assim como nas *Company Towns*, esta vila apresentava uma setorização primária (áreas produtivas e áreas de repouso), ruas largas e pavimentadas com paralelepípedos, infra-estrutura básica, habitações isoladas no lote – padronizadas de acordo com o número de moradores (à exceção das casas dos diretores) –, e equipamentos sociais (cultura e lazer).

Em 1897, e, portanto, já no período republicano, outra nova cidade foi idealizada para ser capital e implantada, agora, no Estado de Minas Gerais. Projetada pelo engenheiro Aarão Reis, o plano para Belo Horizonte marcou a urbanística moderna brasileira, incorporando os conceitos e propostas mais atuais de sua época. Contrapondo-se ao urbanismo colonial de sua antiga sede, a cidade de Ouro Preto, o urbanismo de Belo Horizonte (**Fig. 72**) foi baseado em princípios progressistas, dotando o plano de uma rigidez e uma racionalidade visíveis em seu traçado regular, com setorização dos espaços e pela inclusão de uma grande área verde, etc. A sobreposição da malhas ortogonais e a disposição dos edifícios públicos em locais estratégicos permitem-nos aproximar este projeto dos elaborados para as cidades de Washington (1791) pelo engenheiro francês Pierre-Charles L'Enfant; Barcelona (1855-1875) pelo engenheiro Ildefonso Cerdá; ou mesmo da Paris (1851-1870) do barão de Haussmann.



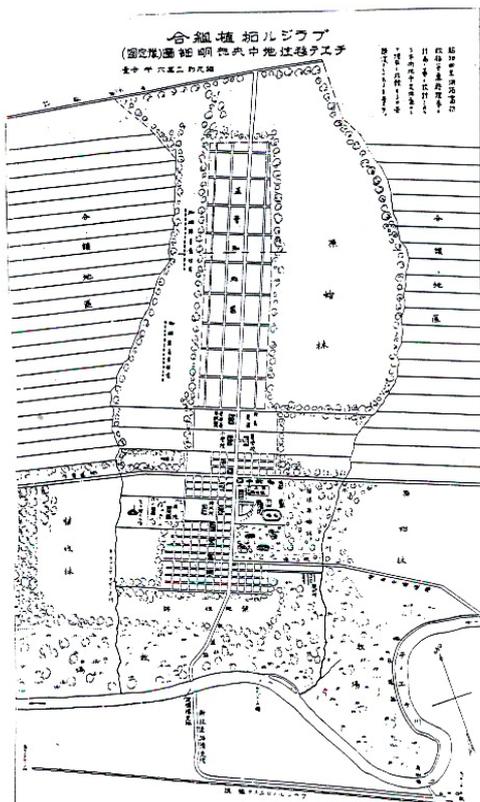
**Fig. 72** Plano de Aarão Reis para a nova capital de Minas Gerais: Belo Horizonte, de 1897.  
(fonte: Bruand, 1991)

No início do século XX, os projetos para Cidades Novas tornaram-se mais freqüentes, incentivados pelas políticas de colonização e expansão territorial e pelas economias agrárias da pequena propriedade (Sul do país) e do café (Sudeste). Diferentes do urbanismo embelezador e de melhoramentos que vinham sendo praticados nos grandes centros urbanos do país, o urbanismo destas cidades de colonização e expansão territorial apresentava a regularidade e homogeneidade como marca. Implantadas ao longo das linhas férreas, especificamente a partir de cada estação ferroviária aberta sobre o prolongamento da linha rumo ao Oeste, Centro-Oeste e Sul do país, estas cidades eram ações de grupos privados ou ações particulares com intuito de especular a terra agrícola. Exemplo disso foi a ação empreendedora da *Companhia Loteadora Norte do Paraná* (de capital inglês) que *assentou linhas de transporte e negociou terras no seu trajeto, planejando localidades com zonas suburbanas e cinturões verdes a cada 15 ou 12 km sobre a ferrovia.* (Medeiros, 1971).

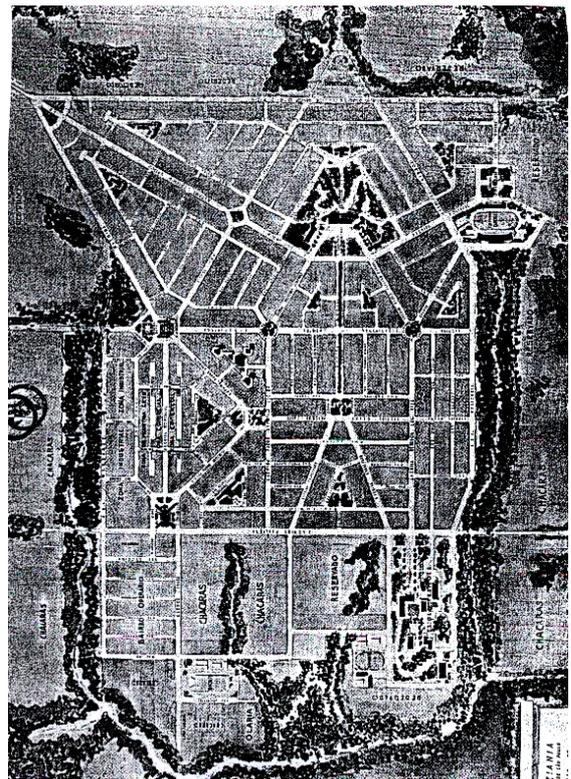
Conhecida como a *Marcha para o Oeste* (Monbeig, 1949), a ocupação das terras virgens, até então, tomadas pela Mata Atlântica, acompanhou o desenvolvimento da lavoura cafeeira e das ferrovias. Primeiramente, atendendo às necessidades de uma oligarquia rural (trazer mão-de-obra e escoar a produção) e, depois, aos interesses das companhias loteadoras (atrair os *pioneiros* para ocupação das terras), estas ferrovias constituíram uma franja sobre o território paulista, pontuada regularmente por núcleos urbanos, como descreve Murilo Marx em seu livro *Cidade Brasileira* (1980):

*A vigorosa marcha dos cafezais para o oeste promove centenas de novas fundações em São Paulo, Paraná e Minas. As matas virgens cedem lugar a fazendas e povoados. Umas e outros vão retalhar a terra roxa, tendo em vista as peculiaridades geográficas e as vantagens da comercialização das glebas e dos lotes urbanos. O tipo de sítio disponível, numa paisagem muito homogênea, o trem, novo meio de transporte com suas exigências de trajeto, e a rápida divisão e venda dos terrenos geram um cena urbana nova, monotonamente repetida e regular.* (Marx, 1980)

A regularidade destas cidades, dispostas ao longo da linha férrea, permite-nos fazer um paralelo com o modelo de Cidade Linear do espanhol Arturo Soria y Mata. Em ambos os casos, foi possível verificar a presença da ferrovia como elemento estruturador do espaço urbano. Se, no caso espanhol, a idéia de expansão urbana foi trabalhada através da linha férrea, interligando duas cidades existentes, nas Cidades Novas do Oeste paulista, a implantação de cada cidade era gerenciada pela ferrovia e suas estações (quase sempre equidistantes uma das outras). Do mesmo modo, podem-se fazer relações desta produção urbanística com o modelo de rede de cidades apresentadas por Ebenezer Howard em sua Cidade-Jardim como forma de expansão urbana através da inserção de um novo núcleo, ou com o Movimento Americano Antiurbanista (anos 20), em que o arquiteto-protagonista Frank Lloyd Wright apresentou a negação à cidade através da interiorização dos Estados Unidos da América pela divisão do território em inúmeras propriedades rurais abastecidas por autovias ou pelo transporte aéreo individual.



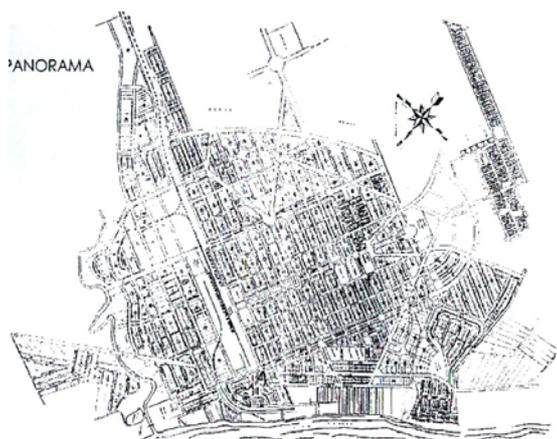
**Fig. 73** Plano da Cidade Nova de Pereira Passos, SP.  
(fonte: Trevisan, 1998)



**Fig. 74** Plano da Cidade Nova de Luiziania, SP.  
(fonte: Trevisan, 1998)

As Cidades Novas, surgidas nos Estados de São Paulo, Paraná e Minas Gerais, passaram de dezenas. Embora alguns autores desconsiderem a validade deste modelo na urbanística brasileira

(Bruand, 1991; Marx, 1980) pela sua monotonia e falta de traçado mais elaborado, estudos realizados pelo autor desta pesquisa<sup>16</sup> revelam que algumas cidades do Noroeste do Estado de São Paulo, como Pereira Barreto, Luisiânia (não implantada), Panorama e Votuporanga, assim como as cidades paranaenses de Maringá, Londrina e Cianorte, foram dotadas de partidos urbanísticos apurados (adequação ao terreno, arborização, zoneamento mais complexo, saneamento, etc.), sendo que, tanto em Panorama como em Votuporanga, o projeto teve assinatura do engenheiro Francisco Prestes Maia (Fig. 73, 74, 75 e 76).



**Fig. 75** Plano da Cidade Nova de Panorama, SP. (fonte: Trevisan, 1998)



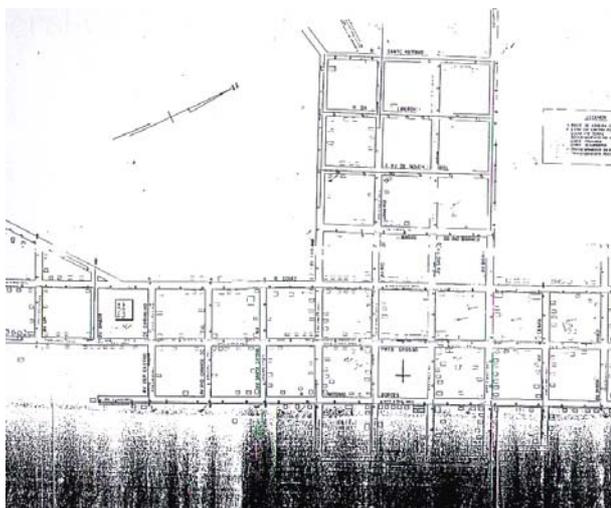
**Fig. 76** Plano da Cidade Nova de Votuporanga, SP. (fonte: Trevisan, 1998)



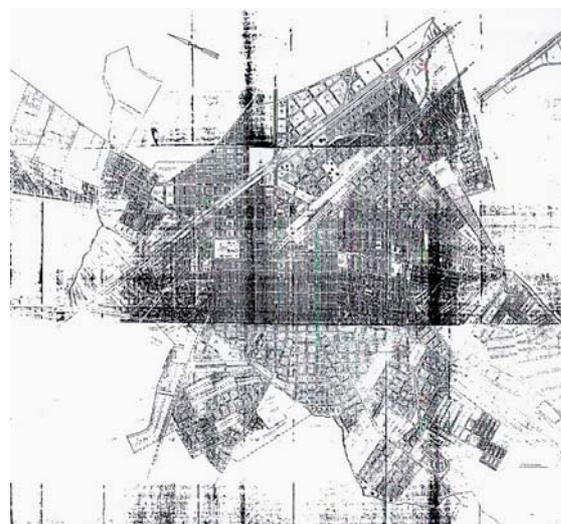
**Fig. 77** Plano da Cidade Nova de Adamantina, SP. (fonte: Trevisan, 1998)

<sup>16</sup> Pesquisa de Iniciação Científica (FAPESP) intitulada *Cidades Novas de Colonização e Expansão Territorial no Noroeste do Estado de São Paulo (1930-1964)*, orientada pelos Profs. Drs. Carlos Roberto Monteiro de Andrade e Sarah Feldman (EESC-USP) no ano de 1998. Nesta pesquisa, foram identificadas 42 Cidades Novas, dentre as quais 12 receberam um estudo mais aprofundado.

Se o traçado da maioria destas cidades correspondia, no entanto, a um tabuleiro de xadrez, como ocorreu em Adamantina, Cosmorama, Jales, etc. (**Fig. 77, 78 e 79**); este fato aconteceu em função das facilidades que esta malha permitia: a adaptação adequada ao terreno pouco inclinado desta região (as variações existentes entre o divisor de águas ou a linha férrea e o fundo do vale são particularmente suaves), a implantação rápida de tal desenho (contando em muitos casos apenas com a participação de um agrimensor), e a possibilidade de futuras expansões urbanas mais coerentes (integração entre a cidade existente a área expandida dar-se-ia de modo mais homogênea).



**Fig. 78** Plano da Cidade Nova de Cosmorama, SP. (fonte: Trevisan, 1998)



(fonte: **Fig. 79** Plano da Cidade Nova de Jales, SP. (fonte: Trevisan, 1998)

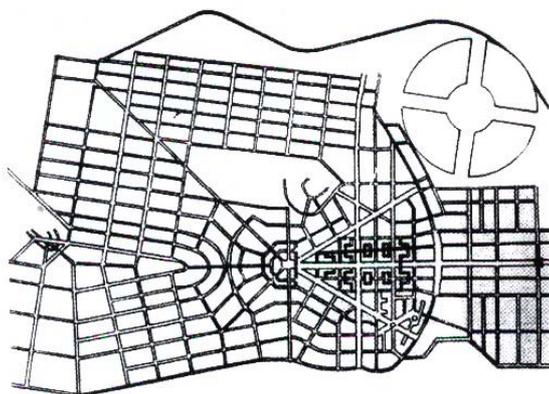
De modo geral, as cidades de traçado regular eram caracterizadas pela quadras regulares, sendo implantadas em função da estação ferroviária (este constituindo-se um dos edifícios mais importantes do núcleo). Do mesmo modo que, na *Cidade Industrial* de Tony Garnier, de frente desta estação, saía a avenida principal da cidade que chegaria à praça central (em muitos casos originária da união de duas quadras, conformando assim um retângulo), donde foram distribuídos as sedes do poder municipal, a igreja matriz, o comércio e os serviços. As habitações de maior porte (identificadas por uma arquitetura eclética ou *art déco*, pertencentes aos cidadãos ilustres da cidade) vinham logo em seguida, sendo amparadas por habitações de menor porte e, na zona periférica, localizando-se os armazéns das produções agrícolas e pequenas indústrias.

Esta urbanização do interior do país se deu de forma mais intensa a partir dos anos 30 quando políticas de incentivo à ocupação do território foram empreendidas tanto pelo governo federal quanto pelos governos estaduais, conforme o próprio ex-presidente Getúlio Vargas afirmou na época:

*(...) a civilização brasileira, a mercê dos fatores geológicos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizavam os centros principais de atividade, riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes. Retomando a trilha dos pioneiros que plantaram no coração do Continente, em vigorosa e épica arremetida, os marcos das fronteiras territoriais, precisamos de novo suprimir os obstáculos, encurtar as distâncias, abrir e estender as fronteiras econômicas, consolidando, definitivamente, os alicerces da Nação. O verdadeiro sentido de brasilidade é a marcha para o Oeste. No século XVII, de lá jorrou o caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da América o Continente das cobiças e tentativas aventurosas. E lá teremos de ir buscar: dos vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas; das entranhas da terra, o metal com que forjar os instrumentos de nossa defesa e do nosso progresso industrial (...). (Neiva, 1942)*

Além de novas cidades de colonização e expansão territorial, ou de cidades que surgiram para dar apoio a um centro industrial (exemplos: Votorantim e Alumínio, em São Paulo; Monlevade e Cidade Eldorado, em Minas Gérias; Volta Redonda, no Rio de Janeiro), novos planos de cidades administrativas também foram propostos.

O primeiro plano, seguindo a ocupação da região central do país, foi baseado na transferência da capital do Estado de Goiás. Antes situada num antigo centro colonial e produtor de minério, a partir de 1933, a capital mudou-se para a região de Campinas. Recebendo o nome de Goiânia, esta cidade foi projetada, de início, pelo arquiteto Atílio Corrêa Lima, que trouxe para o plano da nova capital (**Fig. 80**) as bases do urbanismo barroco através de artifícios que garantiam uma monumentalidade aos espaços públicos. Para o restante da cidade, o arquiteto idealizou um plano racional semelhante à regularidade dada às cidades de colonização.

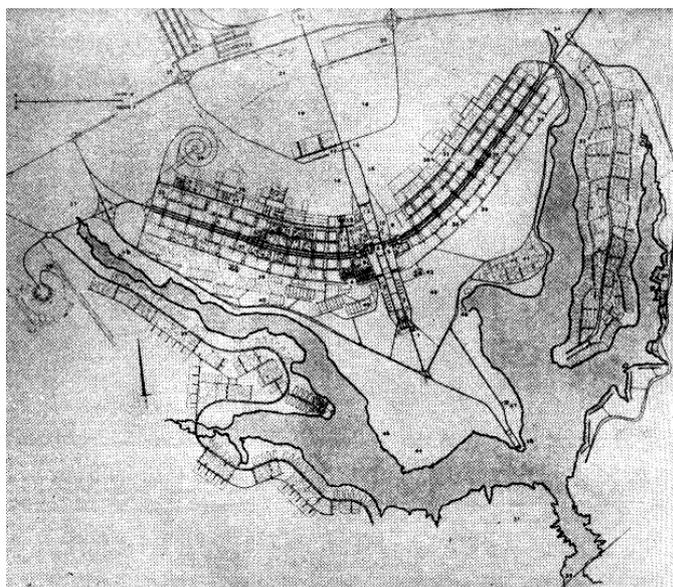


**Fig. 80** Plano de Atílio Corrêa Lima para Goiânia. (fonte: Andrade, 1998)

**Fig. 81** Plano de Armando Augusto de Godoy para Goiânia. (fonte: Andrade, 1998)

Com a saída de Atílio do projeto, contudo, seu plano foi assumido e modificado por seu conterrâneo Armando Augusto de Godoy. As modificações introduzidas no plano tinham por base os conceitos do urbanismo culturalista (**Fig. 81**). Além da presença de parques circundando a cidade e inibindo sua expansão (Cinturão Verde), do zoneamento pelas funções (áreas administrativas, área comercial e de serviços, área industrial e área residencial), Godoy aplicou os conceitos de *Unidade de Vizinhança* (captados do modelo de urbanismo americano) nas zonas residenciais, em que a idéia de superquadras fez presente pela primeira vez no país. Outro ponto de destaque deste plano foi a incorporação do aeroporto como meio de transporte mais importante para sua cidade (nota-se isso pela ausência da estação ferroviária na planta de apresentação do projeto). Os avanços tecnológicos presentes no espaço urbano eram tão significativos, que acabavam ocupando local de destaque.

Um quarto de século mais tarde (1957), o apogeu da conquista do oeste foi dado pela implantação da nova capital nacional na região central do país. Brasília (**Fig. 82**), projetada pelo urbanista Lúcio Costa, trouxe consigo o desenho racional e funcional Modernista, marcado, porém, pela simbologia inerente a qualquer plano de Cidade Nova administrativa (Versalhes, Washington, Paris, Belo Horizonte, Goiânia, Camberra, etc.).



**Fig. 82** Plano (1957) para a nova capital nacional: Brasília, de Lúcio Costa.

(fonte: Bruand, 1991)

*Tudo se passa como se este país conhecesse em setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para fazer na Europa. E certamente é isso: nascimento e formação da paisagem rural, fundação e crescimento das cidades, construção duma rede de comunicações, mistura de raças, elaboração de uma mentalidade regional.*

Pierre Monbeig (1949)

### 3.3. A INTRODUÇÃO DO IDEÁRIO *GARDEN-CITY* NO BRASIL

*A acolhida da inovação depende da situação do meio receptor.*

Bernard Lepetit (2001, p.36)

O Movimento Cidade-Jardim teve, como vimos no Capítulo 2, ressonâncias em diversos países ao redor do planeta, dentre eles, o Brasil. Esta ressonância, tal as das demais vertentes, na urbanística moderna brasileira, foi possibilitada: pela vinda de profissionais estrangeiros, envolvidos com o tema, para prestar serviços ao Estado ou às empresas privadas de loteamento; pela circulação das idéias deste Movimento através de revistas e livros; por viagens didáticas de nossos profissionais por lugares onde se faziam presentes os pressupostos howardianos ou por palestras e congressos que abordavam o tema em questão.

A transição deste ideal ou de suas adaptações (mutações) para a urbanística nacional, todavia, sofreu influências tanto do contexto como dos atores envolvidos. Destas interferências, surgiram algumas propostas projetuais que mantinham as premissas defendidas por Howard; e outras que criavam uma nova linguagem e as que desconfiguravam o ideal por completo.

Embora os meios disponíveis na época não permitissem uma interação mais rápida entre profissionais e novas propostas conceituais, dados revelam que a aplicação dos conceitos de Cidade-Jardim em planos urbanos nacionais datam de 1915, doze anos após a construção da primeira Cidade-Jardim: Letchworth e quatro anos antes da construção da segunda cidade: Welwyn Garden City.

#### 3.3.1. ANTECEDENTES

A busca por áreas verdes dentro do espaço urbano, na Europa e Estados Unidos, visando a revigorar a saúde e a alma das mazelas causadas pela cidade moderna, tornou-se hábito também para população urbana brasileira após o fim do período colonial (Marx, 1980; Segawa, 1996). Reflexo da cultura iluminista que adentrava no país e da expansão dos maiores centros urbanos, tal hábito era praticado nos recém-inaugurados jardins públicos, localizados nas bordas das cidades, em terrenos ruins para arruamento ou construção, ou nas orlas marítimas.

Com as normas sanitárias adotadas em fins do século XIX, os recuos estabelecidos por legislação específica – código de obras para as construções (especialmente às residências) – possibilitaram que áreas verdes fossem inseridas, em maior quantidade, ao espaço residencial. Há que se lembrar que o

único recuo, existente até então, eram os quintais de fundo, utilizados para cultivos diminutos. Este processo de isolamento da habitação no lote urbano iniciou-se nas classes abastadas da população – barões, industriários, burgueses – cujos palacetes de estilo neoclássico ou eclético eram implantados, num primeiro momento, com recuos laterais e, anos depois, com recuos laterais e frontais. Além da inserção dos recuos, ao longo do tempo, também houve variação nos espaçamentos estabelecidos entre a construção e os limites do lote, fosse esta determinada pela dimensão mínima estipulada por lei, pelas necessidades de ampliação da casa ou pela inclusão de garagem para o automóvel. Foi, no entanto, com a chegada dos conceitos de Cidade-Jardim no Brasil que esta aproximação entre o homem citadino e a natureza se deu de forma mais emblemática.

De acordo com as informações obtidas ao longo desta pesquisa, pudemos encontrar dois pontos marcantes que possibilitaram a nossos profissionais tomarem conhecimento dos conceitos howardianos. Em ordem cronológica, o primeiro momento data do ano de 1915, quando a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited* contratou o escritório dos arquitetos ingleses Raymond Unwin e Richard Barry Parker para elaborarem o projeto do bairro Jardim América na capital paulista. O segundo momento está relacionado à vinda do urbanista francês Donat Alfred Agache ao Rio de Janeiro, em 1927, o qual, em palestras conferidas nessa cidade, expôs os conceitos elaborados por Howard para diversos profissionais e meios de comunicação impressa, acarretando uma proliferação deste ideal por diversos Estados do país.

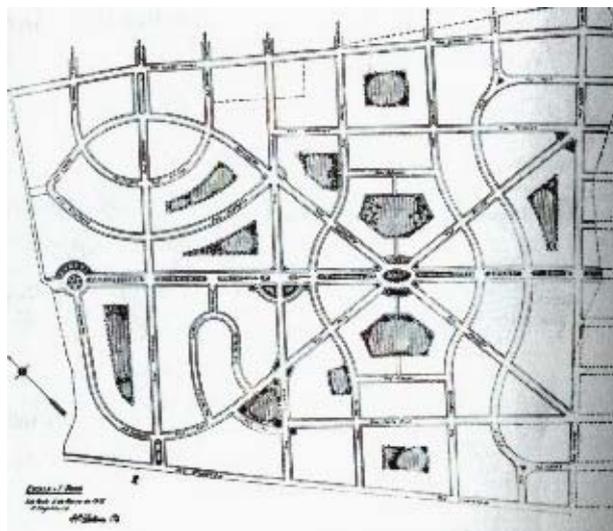
### 3.3.2. PRIMEIRO MOMENTO: SÃO PAULO

A constituição da *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited* no ano de 1911, na Inglaterra, pelo banqueiro Edouard Fontaine de Laveleye foi o marco para as transformações urbanas que se sucederiam na capital paulista nos anos seguintes. Assessorada pelo arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard, responsável pelas obras de embelezamento do Vale do Anhangabaú e por Victor da Silva Freire (diretor de Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo), a Companhia City, como também era conhecida, comprou diversas glebas de terrenos nas zonas oeste e sul da região central, configurando-se assim como uma companhia imobiliária (Leme, 1999).

Aplicando uma enorme quantia de capital na compra destes terrenos, a Companhia viu-se na necessidade de explorar sua valorização. Para isso, *ela conseguiu atrair uma clientela rica, disposta a abandonar as antigas zonas residenciais (ou mesmo as recém-conquistadas) à classe média e baixa, graças a um programa novo que se inspirou nos princípios aplicados nas cidades-jardins inglesas, cujas vantagens foram refletidas por uma propaganda inteligente* (Bruand, 1991).

O primeiro contato brasileiro com as idéias howardianas foi feito por Victor da Silva Freire que, à convite do diretor gerente da Companhia City: Mr. Gurd, visitou a Cidade-Jardim de Letchworth e o Subúrbio-Jardim de Hampstead em Londres (Wolff, 2001). Conectado aos ideais de renda fundiárias trabalhados por Howard, e da adaptação de Cidade-Jardim para Subúrbio-Jardim, idealizada por Unwin, Freire elaborou seu estudo *Um capítulo de Urbanismo e de Economia Nacional*, no qual estabeleceu parâmetros para as questões de arrendamento do solo urbano e dos custos de alojamento para o Brasil (Andrade, 1998).

Em 1915, a própria Companhia City contratou os serviços dos arquitetos Unwin e Parker, projetistas de Letchworth e Hampstead, para elaborarem seu primeiro loteamento residencial: o Jardim América. No começo, sob responsabilidade de Unwin, o projeto foi assumido por Parker que, após passagem por Portugal, instalou-se na capital paulista entre os anos de 1917 e 1919. Sobre a área escolhida para o empreendimento o arquiteto inglês explanou: *Em minha primeira visita ao Jardim América eu percebi que seu poder de atração para moradores teria que ser em grande parte o de uma atração criada. Com isso eu quero dizer que a falência ou o sucesso dependem em um grau excepcional do projeto, planejamento e gerenciamento e do tipo de casa e morador escolhidos.* (Richard Barry Parker, 1919, in Segawa, 2002)



**Fig. 83** Jardim América, São Paulo. Projeto de Unwin e Parker, em 1915  
(fonte: Leme, 1999)

Deste modo, o plano atrativo requerido, levou o arquiteto a trabalhar os conceitos de Cidade-Jardim no loteamento (**Fig. 83**). Tomou-se como partido a divisão da gleba em duas partes iguais sendo espelhadas a partir de uma ampla e larga avenida que cortaria o centro da localidade. Imaginou-se esta via (Avenida Brasil) como a ligação desta área com o restante da cidade. No interior das duas glebas, a racionalidade do traçado externo (permitido pela topografia plana) cedeu lugar a formas mais orgânicas. A relação harmoniosa entre espaços públicos e privados foi dada pela ambientação

pitoresca permitida pelas vias sinuosas e pela composição arbórea (implantada tanto nas vias como nos recuos dos lotes). Os lotes, extremamente amplos para a época, seriam providos de habitações (algumas delas projetadas pelo próprio Parker [Andrade, 1998]) do tipo bangalô, isoladas em meio a um amplo jardim e “separadas” da via e dos lotes vizinhos por cercas vivas de altura reduzida. Os espaços resultantes no interior das quadras (dezessete) seriam utilizados para uso comum dos moradores como pequenos parques, confirmando assim o caráter social que Howard defendia para seu modelo urbano<sup>17</sup>. Única ressalva que se faz é a da ausência de estabelecimentos comerciais ou de serviços que existiam no plano do Subúrbio-Jardim de Hampstead.

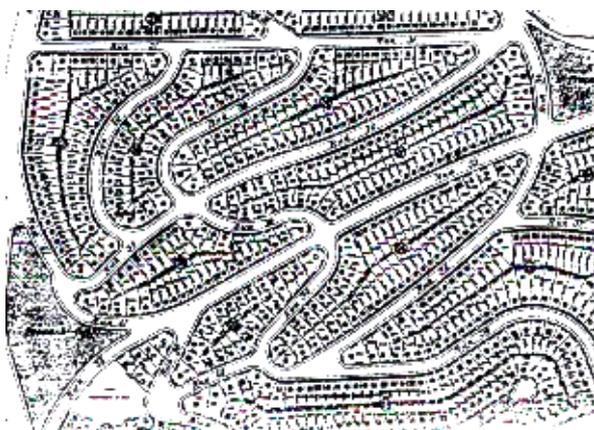


Fig. 84 Vila Romana, São Paulo. (fonte: Andrade, 1998)

Fig. 85 Butantã, São Paulo. (fonte: Andrade, 1998)

Este projeto tornou-se referência para os demais loteamentos adotados pela Companhia City em sua empreitada pela capital paulista. Sendo direcionados para a classe de alta renda, como o Jardim América (1915), Pacaembú (1925) e Anhangabaú; para classe média, como Alto da Lapa (1921), Alto de Pinheiros (1925) e Bela Aliança; ou para classe operária, como Vila Romana (Fig. 84), Butantã (1935) (Fig. 85), Jardim Londrina (Fig. 86) e Vila Inah (Fig. 87), os preceitos howardianos foram inseridos em seu partido de forma a constituir na capital paulista uma rede de loteamentos e bairros do tipo Cidade-Jardim.

Por exemplo, o bairro do Pacaembu, segundo loteamento projetado por Parker, apresentou características particulares devido à adequação do traçado ao terreno acidentado para o qual foi proposto. As vias em curva, desenhadas para acompanhar as linhas topográficas, favorecendo, assim, o deslocamento sobre o terreno, também permitiram causar uma atmosfera mais íntima e protegida aos habitantes deste bairro (Bruand, 1991). Inseridos neste sistema viário labiríntico, os

<sup>17</sup> Anos mais tarde, após a ocupação do loteamento, esta área ficou sem uso e sem cuidados necessários, levando a Companhia a parcelá-la e vendê-la como novos lotes residenciais (aumento do adensamento inicial proposto e descaracterização do conceito Cidade-Jardim, no que se refere à socialização do espaço urbano).

lotes foram dispostos de forma a integrar a habitação tanto com relação aos acessos (via) quanto a áreas verdes reservadas – ao fundo dos lotes, abertas à paisagem do fundo do vale (Andrade, 1998).



Fig. 86 Jardim Londrina, São Paulo. (fonte: Andrade, 1998)



Fig. 87 Vila Inah, São Paulo. (fonte: Andrade, 1998)

A rica produção urbanística do arquiteto inglês (também projetista do Parque do Trianon) não se limitou ao universo da Companhia City, influenciando, fora dela, um grupo de urbanistas paulistas deste período. Dentre eles, destacam-se o arquiteto Jorge de Macedo Vieira (responsável pelo projeto de Águas de São Pedro, como veremos no Capítulo 4) e o engenheiro Henrique J. Pujol que realizou os projetos dos bairros operários Vila Romana, Butantã e Vila Inah, para a Companhia City.

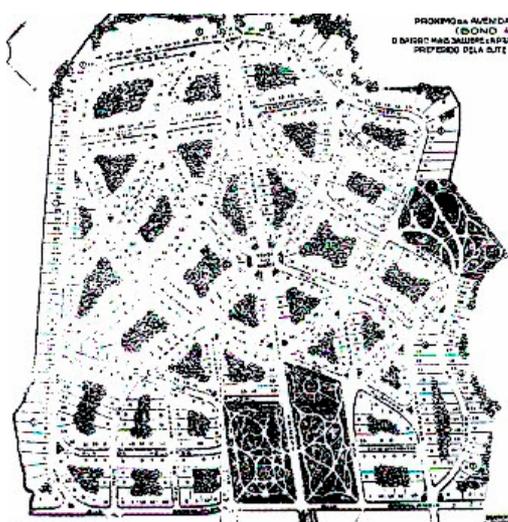
O engenheiro Pujol, empregado pela *Companhia Constructora de Santos*, foi designado, em 1923, para desenhar um loteamento limítrofe ao Jardim América (Andrade, 1998). O Jardim Europa (**Fig. 88**), assim como seu vizinho, atenderia a uma clientela exclusiva (*elite*), perpetuando-se esta região como a área de ocupação desta classe social. O projeto de Pujol chama-nos a atenção pela continuidade que estabeleceu entre seu projeto e o realizado por Parker. Isto se refletiu tanto no partido adotado (divisão da gleba em duas simétricas cortadas pela Avenida Europa, perpendicular à Avenida Brasil), como na adoção de ruas sinuosas e praças internas às quadras residenciais. A diferenciação dada por Pujol ao Jardim Europa foi a inclusão de três parques públicos nas áreas limítrofes e de maior fluxo do bairro.

Ainda no Brasil, Richard Barry Parker, após ter observado o crescimento da cidade de São Paulo (impulsionado pela lavoura cafeeira e pela industrialização), idealizou um limite de expansão urbana através de um Cinturão Verde. Este instrumento, assim como o idealizado por Ebenezer Howard, em *Cidades-Jardins de Amanhã*, visava a circundar todo o perímetro urbano da capital paulista com a implantação de novos parques e associar os já existentes (Leme, 1999). Esta intenção, somada aos bairros-jardins, transformaria a cidade numa verdadeira “Metrópole-Jardim”. Embora não tenha sido

efetuado, este plano serviu, doze anos mais tarde, de referência para o engenheiro Francisco Prestes Maia elaborar seu *Plano de Avenidas*, como ele próprio relatou:

*O nosso traçado aproxima-se do indicado por Barry Parker, o célebre town-planner que esteve entre nós. Mas este, se não nos enganamos, desejava uma ampla faixa de verdura (e aqui acrescenta a seguinte nota: “Certamente influenciado pela cintura isolante [terrenos agrícolas] que ajudara a projetar em Hampstead. Acabamos de ver a opinião diferente de Elerstadt, em quanto se refere às grandes cidades”), ao passo que nos limitamos a uma largura menor e preocupamo-nos mais com a circulação. (Prestes Maia, 1930, in Andrade, 1998)*

De modo semelhante, os trabalhos do arquiteto inglês tiveram influência sobre o repertório de Luís de Anhaia Melo, que, somados aos princípios de *Unidade de Vizinhança* norte-americana, levaram Melo a propor, em 1933, a concepção de *Cidade Celular*.



**Fig. 88** Jardim Europa, São Paulo. Projeto de Henrique J. Pujol (fonte: Andrade, 1998)

Assim, a aplicação dos conceitos de Cidade-Jardim na capital paulista ocorreu de forma intensa entre as décadas de 1910 e 1930, fomentadas por ações de empreendedoras privadas que buscavam, a partir deste modelo, garantir a lucratividade de seus lançamentos imobiliários. Reconhecendo-se a importância de tal modelo no exterior, estas Companhias loteadoras não economizaram capital para incorporar estes conceitos no projeto urbanístico e arquitetônico destes bairros, chegando a trazer um dos protagonistas deste Movimento para trabalhar em São Paulo, por dois anos. Mesmo tendo adentrado por um viés capitalista, este Ideário conquistou adeptos e se proliferou pelas cidades paulistas, introduzindo aos moradores urbanos um novo conceito de se habitar a cidade.

### 3.3.3. SEGUNDO MOMENTO: OUTROS ESTADOS

Se, em São Paulo, a produção urbanística incorporando os conceitos de Cidade-Jardim se fez presente desde a década de 1910, nos outros Estados brasileiros, isso ocorreu de forma mais intensa, apenas a partir de fins da década de 1920.

No Rio de Janeiro, os ideais defendidos por Howard foram apresentados pelo urbanista francês Alfred Agache em sua terceira conferência ministrada, na cidade em 1927, traçando um paralelo entre o modelo inglês e as favelas da cidade carioca. Isto se faz presente em seu discurso, extraído do texto de Flávio Villaça, *Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil* (1999):

*As cidades-jardim são pequenas aglomerações satélites criadas perto de grandes centros urbanos (...) Possuem, como indica o nome, muitos jardins públicos e particulares e sua organização é estudada sob o ponto de vista social formando uma entidade completa. (...) A favela também é uma espécie de cidade satélite de formação espontânea, que escolheu, de preferência o alto dos morros, composta porém de uma população meio nômade, avessa a toda e qualquer regra de higiene. (Alfred Agache, 1927, in Villaça, 1999)*

Tal como Agache, outros profissionais inteirados com o real sentido de Cidade-Jardim defenderam a aplicação deste conceito como Howard propunha. Dentre estes, o arquiteto Atílio Corrêa Lima que, um ano antes de projetar a nova capital de Goiás, projetou o plano da Cidade-Jardim de Piratininga (1932), próxima à Niterói. Esta Cidade Nova seria auto-suficiente e apresentaria uma limite populacional em torno de 20 mil habitantes (12 mil a menos do que a cidade ideal howardiana). Formado em Paris, Atílio foi influenciado pelos ideais de Marcel Poète e da Société des Urbanistes, cujos conceitos de Cidade-Jardim eram recorrentes. No Brasil, o arquiteto alertava que estes princípios deveriam ser analisados cuidadosamente e aplicados de acordo com o contexto.

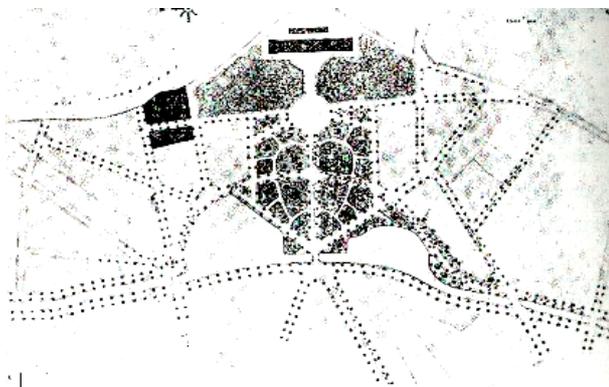
Outro profissional que percorreu cuidadosamente os mandamentos howardianos, decifrando e defendendo o verdadeiro sentido de Cidade-Jardim, foi o engenheiro carioca Armando Augusto de Godoy. Em 1931, o engenheiro redigiu o texto *A cidade-jardim* após sua visita às Cidades-Jardins de Suresnes e Robinson na França. Os aspectos sociais trabalhados nestas duas localidades, priorizando a qualidade de vida das classes operárias, para Godoy, seria o real sentido da Cidade-Jardim (Andrade, 1998). A verdadeira Cidade-Jardim deveria proporcionar a estas classes todo o conforto da vida moderna. Anos mais tarde, quando Godoy assumiu o comando do projeto para Goiânia, identificaram-se as influências deste Movimento assim como de suas variantes, como a estabelecida por Clarence Stein e Henry Wright no Subúrbio-Jardim de Radburn (EUA).

O modelo de Cidade-Jardim assumiu, inclusive, diversos papéis dentro do universo urbanístico brasileiro. Houve casos semelhantes ao da cidade de São Paulo, em que a adoção do modelo seguiu

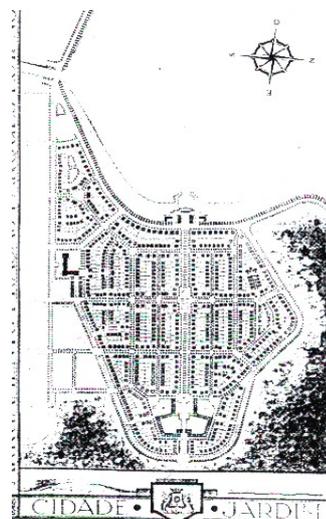
em paralelo com a criação de loteamentos para classes elitistas, ao passo que outros profissionais basearam sua produção neste ideal para confeccionar planos de vilas operárias, pequenos loteamentos e estâncias balneárias.

Dentre os projetos que utilizaram este conceito como *marketing*, estereotipado ao estilo de vida da classe burguesa urbana, apresentam-se os trabalhos: do engenheiro Domingos Ferreira – urbanização da Campina do Derby na cidade de Recife (1922-1926) –; do engenheiro civil Zozimo Barroso do Amaral – Cidade-Jardim às margens da Lagoa Rodrigo de Freitas no Rio de Janeiro (RJ) –; do engenheiro Ruy de Viveiros Léria – urbanização da Vila Assunção em Porto Alegre (1937) –; e de Lincoln Continentino – bairro Cidade-Jardim na cidade de Belo Horizonte (1937-1938).

A urbanização da Campina do Derby (**Fig. 89**), realizada por Ferreira, definiu para a cidade do Recife um espaço de modernidade. Após a drenagem do terreno alagadiço e a abertura de um canal, o engenheiro traçou amplas e largas avenidas arborizadas entrecortadas por ruas sinuosas. O ambiente pitoresco do loteamento foi realçado após a inclusão de chalés e palacetes luxuosos nos estilos normando e neocolonial. Os espaços livres eram tomados por acontecimentos sociais, importantes da capital pernambucana, como desfiles, discursos, exposições, etc. (Leme, 1999).

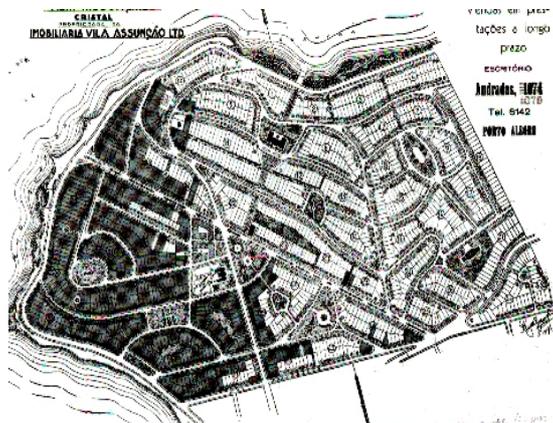


**Fig. 89** Campina do Derby, Recife. Projeto por Domingos Ferreira. (fonte: Leme, 1999)

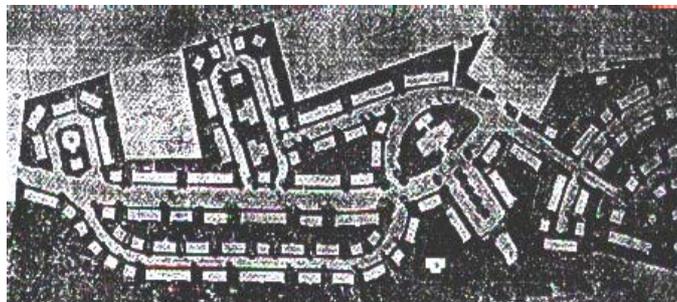


**Fig. 90** Cidade-Jardim, Rio de Janeiro. Projeto de Zozimo Barroso do Amaral. (fonte: Andrade, 1998)

Na capital carioca, o novo bairro (**Fig. 90**), proposto por Amaral, apresentou caráter especulativo. O engenheiro pretendia retirar de uma área valorizada as ocupações clandestinas existentes (favelas), preenchendo-as com um loteamento residencial de alto padrão. Em texto publicado pelo autor em 1931, este relatou: *O bairro a ser aí construído [Lagoa Rodrigo de Freitas], com todos os requisitos de estética e de conforto, representa essa criação moderna de urbanismo que se denomina 'Cidade Jardim', criação tão espalhada na Europa e nos Estados Unidos e já esboçada em São Paulo, mas ainda desconhecida no Rio de Janeiro* (Zozimo Barroso do Amaral, 1931, in Andrade, 1998)



**Fig. 91** Vila Assunção, Porto Alegre.  
(fonte: Leme, 1999)



**Fig. 92** Vila Operária, Niterói. Projeto de Angelo Bruhns.  
(fonte: Andrade, 1998)

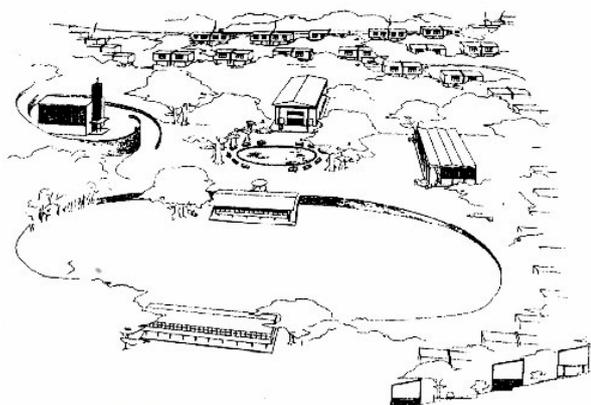
Em Porto Alegre, o projeto de urbanização da Vila Assunção (**Fig. 91**) foi direcionado para ocupação por uma classe média alta. Adequando-se à topografia local, suas vias irregulares apresentavam rica arborização e o fundo dos lotes era voltado para uma área verde comum reservada aos moradores do loteamento. Assim como nos projetos de Parker para o Jardim América e de Pujol para o Jardim Europa, estes miolos de quadras em forma de pequenos parques apresentavam conexões com as vias através de pequenas passagens ajardinadas (Leme, 1999).

Na capital mineira, quarenta anos após sua inauguração, o modelo Cidade-Jardim foi inserido no espaço urbano proposto por Aarão Reis. A inserção do plano de Continentino na faixa após a avenida do Contorno surgiu como contraponto à rigidez da malha central. Com traçado implantado conforme à geomorfologia do terreno, o projeto apresentava lotes de 1000 m<sup>2</sup>, com recuos frontais de no mínimo 10 metros e proibição de muros para vedação dos terrenos (Leme, 1999).

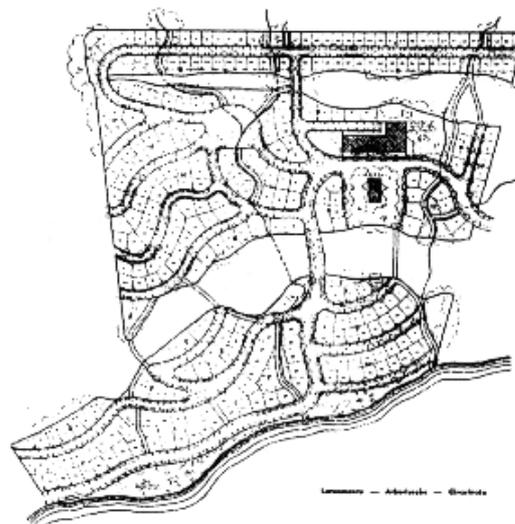
Se, por um lado, os planos de Cidades-Jardins atendiam às faixas mais altas da sociedade, de outro, havia profissionais interessados em aplicar (como defendia Godoy) este ideário em vilas operárias. Contratados por empresas, fábricas e complexos industriários, estes técnicos qualificavam o lugar de morar dos trabalhadores com maior conforto e salubridade.

O primeiro exemplo foi dado pelo engenheiro-arquiteto Angelo Bruhns que desenhou uma vila operária (**Fig. 92**) para a *Companhia Comércio e Navegação* (Andrade, 1998). Construída no ano de 1921, esta vila apresentou a tipologia de habitação conjugada e implantada em meio aos jardins públicos, como havia sido defendido por Howard.

Em 1934, era a vez do urbanista Lúcio Costa demonstrar sua proximidade como os conceitos de Cidade-Jardim e de *Unidade de Vizinhança*. Neste ano, o célebre urbanista projetou a vila operária (**Fig. 93**) de Monlevade (MG) que apresentava em seu interior, como o próprio autor confirma, áreas propícias ao *convívio e calor humano* (Andrade, 1998). Recusado, o projeto foi passado às mãos de Angelo A. Murgel que também dotou o plano de um caráter pitoresco (**Fig. 94**).



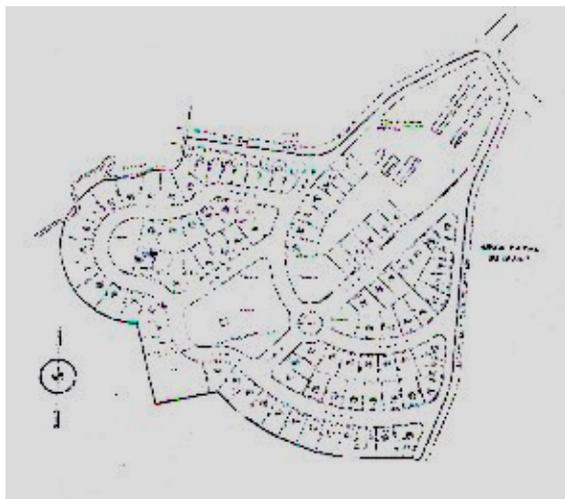
**Fig. 93** Cidade de Monlevade, Minas Gerais. Projeto não executado de Lúcio Costa. (fonte: Andrade, 1998)



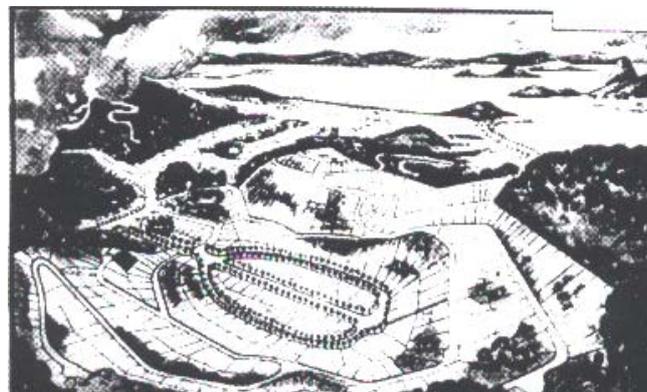
**Fig. 94** Cidade de Monlevade, Minas Gerais. Projeto de Angelo A. Murgel (fonte: Andrade, 1998)

No mesmo Estado, o engenheiro Francisco Baptista de Oliveira, na companhia dos arquitetos Giacomo Palumbo e Pedro Szidlowski, realizou o plano para o *Bairro Proletário Modelo* a pedido da *Companhia Industrial Mineira*. De traçado irregular e com uma hierarquia viária (**Fig. 95**) tendo por base o novo Código de Obras de autoria de Armando Godoy, este projeto serviu para reduzir o déficit habitacional da cidade de Juiz de Fora (Andrade, 1998).

De volta ao Rio de Janeiro, com a cidade sob o comando do prefeito Henrique Dodsworth, deu-se início ao empreendimento *Cidade Jardim Laranjeiras* no ano de 1939 (**Fig. 96**). Financiado pela *Companhia Têxtil Fiação e Tecelagem Aliança*, este projeto urbanístico contava com uma avenida central ao fundo do vale, onde seria permitida a construção de edifícios de até 12 pavimentos. Paralelas à avenida, traçaram-se ruas, adequando-se às encostas dos morros, limitadas por lotes com construções de gabarito mais baixo e com devidos recuos.



**Fig. 95** Bairro Proletário Modelo em Juiz de Fora. (fonte: Andrade, 1999)



**Fig. 96** Cidade-Jardim Laranjeiras, Rio de Janeiro. (fonte: Andrade, 1999)

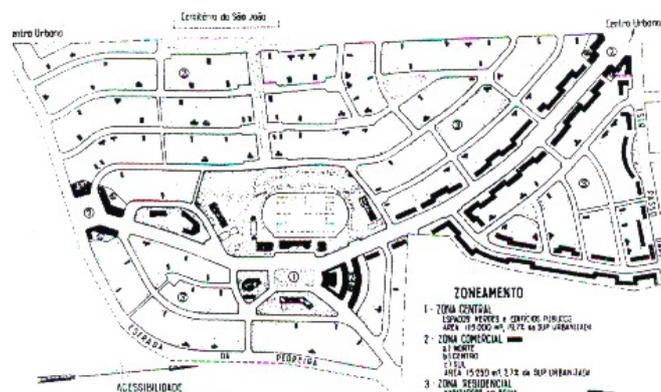
Empreendimentos residenciais de menor porte configuravam outra alternativa de aplicação do modelo Cidade-Jardim. Dentre estes, podemos citar dois conjuntos residenciais (1932), de autoria do arquiteto Victor Dubugras: o *Canadá Garden City* (**Fig. 97**), caracterizado por duas fileiras de casas isoladas implantadas ao longo de uma alameda de pedestres arborizadas; e a *Cidade Jardim* no bairro de Vila Isabel, conformada por *sobrados conjugados implantados ao redor de um pátio* (Andrade, 1998). O *Bairro Jardim Dr. José Procópio Teixeira* do engenheiro Francisco Baptista de Oliveira para a cidade de Juiz de Fora (**Fig. 98**), onde novamente o engenheiro trabalhou os conceitos da Garden-City, tirando partido desta vez da utilização do emento cul-de-sac. E, em 1942, o *Bairro Residencial Autônomo da Chácara do Pires* (**Fig. 99**), na cidade de Porto Alegre, onde o engenheiro Otacílio Saboia, articulou, de forma competente, as áreas residenciais e os espaços públicos de lazer.



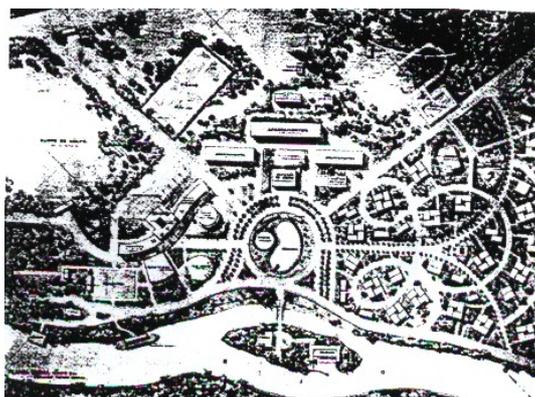
**Fig. 97** Canadá Garden-City projetada por Victor Dubugras. (fonte: Andrade, 1999)



**Fig. 98** Bairro Jardim Dr. Procópio Teixeira, Juiz de Fora. (fonte: Andrade, 1999)



**Fig. 99** Bairro Residencial Autônomo da Chácara do Pires, Porto Alegre. (fonte: Andrade, 1999)



**Fig. 100** Cidade Recreio, Rio de Janeiro. (fonte: Andrade, 1999)



**Fig. 101** Vila Jardim, Vassouras. (fonte: Andrade, 1999)

Por fim, este conceito urbanístico serviu como partido para projetos de áreas e cidades voltadas à função recreativa. Em 1929, o arquiteto Giacomo Palumbo desenvolveu o plano para uma *cidade recreio* (**Fig. 100**) que se configurou pela urbanização de parte da orla marítima da cidade de Natal. Em 1940, o arquiteto Luís Dodsworth Martins escreveu o texto *Um Projeto de Parque de Repouso Semanal nas Montanhas* para a revista *Arquitetura e Urbanismo*, disponibilizando seu projeto de uma *vila-jardim* (**Fig. 101**) próxima à cidade de Vassouras. Esta vila serviria como refúgio no campo aos moradores das grandes cidades, que ainda se beneficiariam da facilidade de acesso, uma vez que haveria uma estação ferroviária na entrada do empreendimento. Foram, todavia, os projetos apresentados para as cidades balneárias mineiras e paulistas, nas décadas de 1930 e 1940, nos quais o ideário da *Garden-City* inglesa se fez mais presente.

## 4. OS CONSTRUTORES DA ESTÂNCIA

O capítulo OS CONSTRUTORES DA ESTÂNCIA precede os estudos de nosso objeto empírico – a estância hidromineral de Águas de São Pedro – por apresentar-se como elemento-chave na construção de uma análise urbanística coerente do balneário. Compreender o universo de seus empreendedores permite-nos entender os motivos que os levaram a tal ação. Adentrar a vida profissional do projetista da cidade possibilita-nos verificar sua evolução produtiva, além de suas referências e seus partidos projetuais. Estudar outros profissionais envolvidos capacita-nos a denominar o projeto como sendo um plano multidisciplinar. Enfim, o projeto de uma cidade não começa no papel, mas em quem fornece o papel e em quem trabalha sobre ele.

### 4.1. OS EMPREENDEDORES: IRMÃOS MOURA ANDRADE

*E assim surgiu das possibilidades naturais latentes, mais um núcleo de cidade futura, daquele gênero que Jean Brunhes chamara de “cidades de vontade”, porque nunca surgiriam sem que alguém as sonhasse e pusesse a seguir toda sua vontade criadora no trabalho de transformar em realidade o seu sonho.*

Embaixador Josué de Castro, 27/02/1941  
(in *Livro de Ouro* de Octavio Moura Andrade)

Nascidos no início do século XX, na cidade de Brotas, interior de São Paulo, a história destes irmãos – conhecidos como *bandeirantes modernos* – assemelha-se à de outros patrícios que iniciaram sua vida no campo de forma simples e humilde e, posteriormente, migraram para a grande cidade em busca de oportunidades. Tanto Antonio Joaquim de Moura Andrade quanto Octavio Moura Andrade (**Fig. 102 e 103**), já na cidade de São Paulo, começaram a obter lucros provenientes da comercialização do café. Em Santos, montaram a firma comissária *Moura, Andrade & Cia*, comandada pelo advogado e diretor da Comissão Comercial de Santos, Octavio Andrade. Com o acúmulo de capital conquistado, Antonio partiu para o sertão paulista em busca de terras a baixo custo para comprar e implantar fazendas voltadas à produção agropecuária. Fechava-se, portanto, o ciclo gerado pelo complexo cafeeiro; o capital proveniente da produção cafeeira ao passar pela fase de comercialização havia contribuído para o enriquecimento dos irmãos que, na possibilidade de aumentarem seus lucros, reuplicaram este excedente no campo, num primeiro momento, sobre a

exploração de um novo produto: o gado bovino, e posteriormente, na especulação imobiliária, através da criação de cidades.



**Fig. 102** Antonio Joaquim de Moura Andrade  
(fonte: Jornal Caldas de São Pedro)



**Fig. 103** Octavio Moura Andrade (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p. 242)

Em 1932, os irmãos Moura Andrade adquiriram glebas de terra próximas à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e deram início ao retalhamento do terreno. Assim como as demais cidades criadas naquela região, criavam-se primeiro as unidades rurais e, em seguida, riscava-se um quadrilátero de vias entre a mata cerrada, dando a conformação física urbana do futuro núcleo. Os lotes eram divididos quadra a quadra e comercializados aos aventureiros que vinham do leste iniciar uma nova vida. Quanto à infra-estrutura (quase inexistente), pouco se fazia, cabendo aos esforços dos futuros habitantes providenciar as melhorias necessárias. Foi neste cenário inóspito que os irmãos Moura Andrade fundaram, no início dos anos 30, a cidade de Andradina, assim denominada para marcar, na história, o feito destes empreendedores.

As criações de gado bovino nas fazendas de Antonio Andrade prosperaram intensamente graças ao mercado consumidor crescente nas cidades paulistas, mineiras e cariocas; tornando-se ele o responsável, em grande parte, pelo abastecimento de toda carne à população da capital São Paulo. A indústria agropecuária, sediada na cidade de Andradina, abatia *400 rezes por dia* que, após processadas, eram enviadas à capital através de um dos *42 vagões frigoríficos* pertencentes à empresa Andrade (Jornal Águas de São Pedro, 1959). As dimensões tomadas por esta indústria levaram Antonio J. de Moura Andrade a ficar conhecido no Brasil e fora do nosso país como o *Rei da Carne Bovina*.

A riqueza gerada em Andradina, proporcionada, por um lado, pela rentável produção agropecuária e, por outro lado, pelo empreendimento imobiliário, possibilitou aos irmãos Andrade assumirem novas empreitadas. A primeira delas foi aplicar o capital excedente na realização de desejos pessoais,

comprando aeronaves. Os Moura Andrade chegaram a possuir uma dezena de aviões, dentre os mais modernos do país, e outros tantos campos de aviação em suas propriedades e nas cidades que construíram (Jornal Caldas de São Pedro, 1939).

A criação de outras duas cidades, também com caráter especulativo, marcaram a vida destes empreendedores. A primeira seria para perpetuar o domínio da família na agroindústria. Para isto terras foram compradas no Estado de Mato Grosso, próximas à divisa com São Paulo, que ainda apresentavam valor baixo e onde o prolongamento ferroviário da Noroeste estava prestes a chegar. Ali a empresa Andrade fundou o município de Nova Andradina, ampliando o número de suas fazendas destinadas à criação e engorda de gado para abate.

A segunda cidade, que mais interessa a esta pesquisa, começou a se constituir em meados da década de 1930, quando os irmãos Andrade propuseram a criação de uma estância turística no Estado de São Paulo.

Em uma época em que o governo getulista promovia a colonização do interior brasileiro (Neiva, 1942), a medicina utilizando os recursos naturais estava no auge, a abertura de cassinos e a criação de atividades de lazer eram estimuladas, nada mais coerente do que a aplicação de capital na construção de uma estância hidromineral. Assim, surgia a proposta de criação da estância hidromineral de Águas de São Pedro com finalidade voltada ao recreio e ao tratamento hidroterápico, em moda, na época.

A consolidação lucrativa de um empreendimento desta natureza era justificável pelo *aumento do tempo livre (conseguido pela máquina e estendido pela maior duração da vida), a disseminação das novas maneiras de ocupar (propiciada pelos meios de comunicação em massa), as tensões da vida numa sociedade em acelerada mudança (onde a competição sobreleva) e o rápido desenvolvimento urbano das últimas décadas aguçaram nos responsáveis pelo bem-estar da coletividade a consciência do potencial do lazer* (Medeiros, 1971).

Outro fator que contribuiu para que os investimentos fossem consolidados era a inexistência de um balneário no Estado de São Paulo, assim como os confortáveis existentes em Minas Gerais (Poços de Caldas, Caxambu e Araxá), Santa Catarina (Caldas da Imperatriz) e Rio de Janeiro (Petrópolis). Saído derrotado da Revolução Constitucionalista de 1932, São Paulo necessitava recuperar sua independência em relação aos outros Estados, inclusive, com relação aos aspectos turísticos. Situados fora de suas divisas, os balneários existentes atraíam inúmeros turistas, inclusive de São Paulo, que para lá se dirigiam em busca de lazer e que por lá deixavam suas reservas econômicas em hospedagem, banhos termais, jogos de azar, restaurantes, etc. Coube, portanto, aos irmãos Moura Andrade, incentivados pelo poder estadual e federal, construir, no Estado, seu primeiro balneário, emancipando-o dos demais, como aponta o trecho do artigo do Jornal *Diário do Povo de Campinas* (1939): *A obra em realização concretiza um grande ideal de emancipação econômica para*

*a bolsa dos paulistas, pois, quando as thermas de S. Pedro estiverem em condições de receberem os que a procuram, muito dinheiro circulará dentro do próprio estado sem necessidade de se procurarem outras thermas (Diário do Povo de Campinas, 1939).*

Necessitava-se, a partir desse momento, dotar Águas de São Pedro de condições físicas e estruturais para atrair turistas e garantir sua validade de empreendimento imobiliário.

*Aquela [cidade] que dispõe de um subsolo precioso, se enriquece com matérias que lhe servirão como moeda de troca, sobretudo se ela é dotada de uma rede de circulação suficientemente abundante para permitir-lhe entrar em contato útil com seus vizinhos próximos ou distantes.*

Le Corbusier (1941, parte nº. 4)

#### 4.1.1. A CIDADE NOVA DE ANDRADINA

*As fundações urbanas, que se destacaram por outras características que não as da maioria, resultam de programas diferentes do usual. Provêm (...) de brasileiros em ciclos de riqueza e penetração do interior ou em momentos de consciência do imenso espaço a ocupar. Estes programas, impostos de quando em vez, levaram desenhos urbanísticos precisos.*

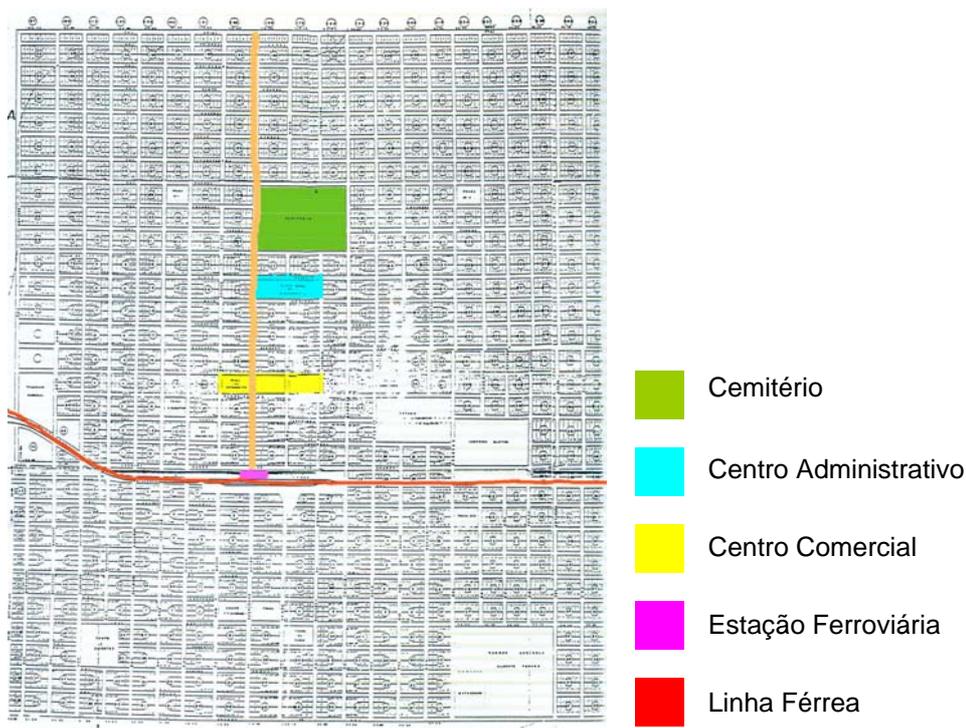
Murilo Marx (1980, p.32)

Abrindo-se este parênteses, estaremos apresentando o plano para a Cidade Nova de Andradina como possibilidade de contrapor as medidas e os cuidados tomados pelos empreendedores em relação a uma cidade destinada à colonização e outra destinada ao lazer.

A cidade de Andradina, primeiro empreendimento urbanístico dos irmãos Moura Andrade, surgiu próxima à antiga estação de Ilha Seca, na linha da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (terra de propriedade de Antonio Andrade), situada à margem esquerda do rio Tietê. Dados retirados da *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* (1953) revelam como se deu o conturbado processo de formação da cidade: *Milhares de heróis anônimos foram sacrificados na sua edificação; uns pela violência da luta e outros pelas epidemias. A malária tinha aqui seu reinado, nos banhados dos rios, nos córregos e nas lagoas; as onças e as serpentes traiçoeiras completavam o ambiente agressivo, onde se forjou uma metrópole de pioneiros, gravando para São Paulo uma página épica na história de sua grandeza* (IBGE, 1953).

Quando começou a formação de Andradina, inserida numa área inicial correspondente à 100 mil hectares (Letchworth tinha 1.538), foi feita a correção da linha férrea para que esta cruzasse o local onde a cidade foi implantada. Embora a ocupação já se fizesse em ritmo acelerado desde o início da década, a inauguração de Andradina aconteceu somente em 1937, juntamente com a inauguração da nova estação.

O projeto urbano não ficou a cargo de nenhum técnico importante da época, assemelhando-se aos projetos homogêneos das demais Cidades Novas criadas ao longo da linha férrea. Num primeiro instante, traçou-se o núcleo urbano (**Fig. 104**) a partir de um quadrilátero de vias quase perfeito, adequando-se à topografia pouco acidentada da região. Tal morfologia era tida como típica da cidade de colonização, como analisou Le Corbusier em *A Carta de Atenas: Quando era uma cidade de colonização, organizavam-na como um acampamento, com eixos de ângulos retos e cercada de paliçadas retilíneas. Tudo nela era organizado segundo a proporção, a hierarquia e a conveniência* (Corbusier, 1993).



**Fig. 104** Planta da cidade de Andradina, SP (fonte: Trevisan, 1998)

Planejado seu traçado viário, o plano de Andradina chama-nos a atenção para as suas dimensões. A cidade, atualmente com 50 mil habitantes, insere-se em todo o plano original, sem haver necessidade de expansão. O desenvolvimento imobiliário dessa área contemplava a seguinte situação: saindo da área urbana havia pequenas chácaras. Pretendia-se, com isso, criar um *Cinturão Verde* envolvendo o

quadrilátero. Logo após, vinham sítios e depois fazendas (depoimento de Octavio Moura Andrade, setembro de 2002).

No espaço intra-urbano, a linha férrea cortou o plano de forma coesa, separando a cidade em parte alta e parte baixa. À frente da estação ferroviária localiza-se a Avenida Guanabara, porta de entrada da cidade e elemento unificador dos principais espaços públicos (prefeitura, igreja matriz, praças, cemitério, etc.). Na parte acima da ferrovia situaram-se 310 quadras, destinadas às residências e aos equipamentos públicos. A parte abaixo, com quantidade menor de quadras, próxima ao fundo do vale, incorporou os estabelecimentos comerciais e de serviço da cidade. O traçado viário manteve largura ampla e constante por todo o plano.

Além disso, o planejamento de infra-estrutura, legislação, paisagismo e detalhes mais trabalhosos ficou por conta de seus habitantes. Desse modo, a cidade foi implantada de forma rápida, simples, prática e dispendo apenas das estruturas mais elementares. A abertura do traçado quadriculado de suas vias adequava-se ao terreno plano daquela região, além de ser de rápida implementação e de facilitar a futura expansão da cidade de forma ordenada. Buscava-se com isso a venda dos lotes urbanos e atrair um contingente de mão-de-obra para trabalhar nas propriedades rurais dos Moura Andrade. A ferrovia facilitaria a vinda desta mão-de-obra e permitiria o escoamento dos produtos ali produzidos.

## 4.2. O ENGENHEIRO JORGE DE MACEDO VIEIRA

Nascido no ano de 1894 na capital paulista, Jorge de Macedo Vieira (**Fig. 105**) constituiu-se numa das personalidades mais importantes do universo urbanístico do país no século XX. Embora apenas recentemente o valor de seu trabalho como engenheiro urbanista esteja sendo reconhecido<sup>18</sup>, o legado deixado por Vieira ainda requer maiores atenções. Talvez pelo modo de vida reservado, sem uma vida pública intensa como apresentavam os contemporâneos de mesma importância (Prestes Maia, Lúcio Costa, Atílio Corrêa Lima, Uilhôa Cintra, Anhaia Melo, etc.), Vieira dedicou toda ela ao seus projetos. Solteiro, faleceu no ano de 1978, aos 83 anos.



**Fig. 105** Eng. Urbanista Jorge de Macedo Vieira. (fonte: Steinke, 2002)

Além das pesquisas citadas, a análise da evolução produtiva de Vieira teve por base as investigações realizadas em seu acervo pessoal, atualmente sob a guarda do Departamento de Patrimônio Histórico (DPH) da Prefeitura Municipal de São Paulo. Neste acervo, foram encontradas plantas de diversos loteamentos residenciais, de cidades (Cianorte, Maringá e Pontal do Sul) e de vias férreas, além de estudos de implantação, levantamentos topográficos, cálculos, diários de trabalho, projetos residenciais (inclusive o de seu escritório para a rua Libero Badaró). Dados específicos sobre o balneário de Águas de São Pedro não foram ali encontrados. Ademais, outras fontes como periódicos e jornais de época pouco revelaram acerca dos empreendimentos do engenheiro; estes, a exemplo da *Revista A Construção*, de agosto de 1925, apenas anunciavam, sob a forma de propaganda imobiliária, os lançamentos do *Escriptorio Technico de Jorge Macedo Vieira*.

<sup>18</sup> Apontam-se os trabalhos da historiadora Rosana Steinke: *Ruas Curvas versus Ruas Retas. Na história das cidades, três projetos do eng. Jorge de Macedo Vieira*. (Dissertação de Mestrado, EESC – USP, 2002); de Célia Seri Kawai: *Os loteamentos de traçado orgânico realizados no município de São Paulo na primeira metade do século XX* (Dissertação de Mestrado. FFLCH – USP, 2000); e do arquiteto e urbanista Carlos Roberto Monteiro de Andrade: “Parker nos urbanistas paulistanos” (in: *Barry Parker – um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*. Tese de Doutorado, FAU-USP, 1998, cap. 5.1).

A seguir, mostraremos um pouco do universo que envolveu este profissional e suas diretrizes de trabalho, tentando construir bases de entendimento para o partido adotado por ele no projeto de Águas de São Pedro.

#### 4.2.1. SUA FORMAÇÃO

A formação de Jorge de Macedo Vieira como engenheiro urbanista teve por base as teorias aplicadas na Escola Politécnica de São Paulo, entre 1912 e 1917. Aberta no mesmo ano de seu nascimento, 1894, a Politécnica de São Paulo inovou o ensino de engenharia no Brasil. Diferente das Escolas do Rio e da Bahia – onde o ensino fundamental se dava na Politécnica e os específicos eram divididos entre as Escolas de Minas e Pontes ou Belas Artes, para os futuros profissionais que desejavam a arquitetura –, esta instituição se espelhou nas escolas de Zurique e Karlsruhe (Alemanha), unificando o ensino do curso fundamental e dos cursos especiais em uma única escola (Ficher, 1989; Leme, 1999). Aproximando as diversas ciências, possibilitando uma integração entre as áreas e a construção de um pensamento globalizante, este modelo visava a formar profissionais, engenheiros civis, aptos a responder às necessidades apresentadas pela cidade de sua época. A cidade industrial que se inaugurava no país, nesse momento, precisava de técnicos capacitados a trabalhar as questões de saneamento, infra-estrutura, trânsito e transporte, desenho urbano, etc., de forma integrada. Assim, a formação de engenheiro civil na Politécnica de São Paulo tinha como ênfase a formação de urbanistas, mais do que construtores.

Desta turma de 1917, dentre os profissionais que atuaram no campo do urbanismo, assim como Vieira, estavam: Francisco Prestes Maia (futuro prefeito da capital paulista e idealizador do Plano de Avenidas de 1930); Mariano de Oliveira Wendel (sócio temporário de Vieira em seu escritório e professor da Politécnica); João Góes Manso Sayão Filho (parceiro de Vieira nos empreendimentos, responsável geralmente pela execução das obras); Geraldo Moura e José de Toledo Moraes (ambos trabalharam para o Escritório Saturnino de Brito – o primeiro tendo a responsabilidade de assinar os projetos de saneamento para a estância de Águas de São Pedro [Fig. 106]).



Fig. 106 Assinatura de Geraldo Moura no projeto de Águas de São Pedro.  
(fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.241)

Já no último ano de faculdade, Vieira iniciou seus trabalhos profissionais como estagiário na *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*. Estagiando de junho de 1917 a janeiro de 1919 (Andrade, 1998) na Companhia *Clty*, Vieira teve a oportunidade de vivenciar de perto as idéias e produções urbanísticas de Barry Parker (Jardim América, Parque do Trianon, Pacaembu, Alto da Lapa, etc.) e, principalmente, de se aproximar dos princípios howardianos da Cidade-Jardim. Posto que se desconheça o grau de contato de Vieira com os pressupostos defendidos por Howard, sua produção urbanística revelou-nos fortes indícios dessa influência, demonstrados nos traçados e nos partidos adotados.

Paralelamente, a própria Companhia *City* marcou a formação de Vieira pela forma de empreender loteamentos na cidade de São Paulo. A urbanização do território da capital por esta Loteadora, direcionando a forma de ocupação desejada e as classes a serem atendidas seriam refletidas nas ações tomadas por Vieira através de seu escritório.

No acervo do engenheiro, também foram encontradas 103 obras que revelaram as influências que este obtinha através da leitura. Conforme a historiadora Rosana Steinke relatou em sua dissertação *Ruas Curvas versus Ruas Retas. Na história das cidades, três projetos do eng. Jorge de Macedo Vieira* (2002), neste acervo havia:

*(...) desde catálogos e dicionários até livros sobre os mais diversos assuntos, como resistência dos materiais, cálculo estrutural, pontes, saneamento e hidráulica, matemática, mecânica, estradas, física, geodésica, terraplanagem, arquitetura, planejamento urbano e urbanismo. (...) entre as obras (...) o livro de Henrique Dumont Villares, Urbanismo e Indústria em São Paulo, de 1946, e o Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, de Prestes Maia. Outras obras ainda, de referência internacional, como a tradução francesa, de 1918, de L'Art de Bâtir les Villes, de Camillo Sitte, o Préliminaires d'Art Civique, de 1915, do arquiteto-paisagista belga Louis van der Swaelmen, o livro do nova-iorquino Nelson Lewis, de 1916, The planning of the modern city, o City, Planning, Housing, de Werner Hegemann, de 1936, e ainda os Anais do Congresso de Estrasburgo, de 1923, com textos de Agache, Le Corbusier, Unwin, Forestier, entre outros. (Steinke, 2002)*

Deste conteúdo, revelado pelos levantamentos da pesquisadora, podemos observar o quão rico e multidisciplinar era o universo profissional deste engenheiro, destacando-se os assuntos abordados pelas obras de urbanismo e planejamento urbano. A partir deles, nota-se o real contato entre Vieira e os temas urbanísticos mais evidentes na época (Cidade Artística, *City Beautiful*, Cidade Modernista, Planejamento Urbano, Cidade-Jardim, etc.), trabalhados pelos principais protagonistas do urbanismo moderno.

*(...) o engenheiro civil tem uma faculdade de escolher depois a sua especialidade, o que não se dá, por exemplo, com o electricista, ele já tem que ser electricista. Já o engenheiro civil não, ele tem um campo vasto. Por exemplo, eu não sou urbanista, eu tendi para o urbanismo. Isso se deve ao fato de, logo que saí da Politécnica, ter trabalhado na Cia City, daqui de São Paulo, que pode-se dizer foi a pioneira em urbanismo no Brasil (...) lá aprendi muitas coisas, principalmente o gosto pela especialidade.*

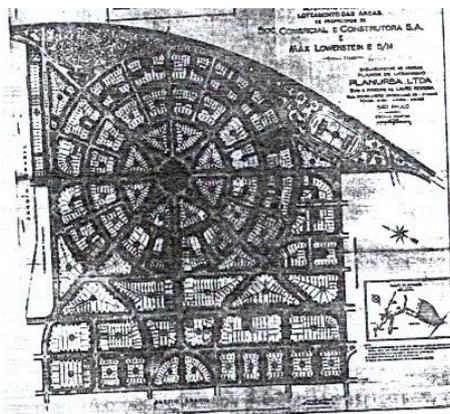
Jorge de Macedo Vieira, 1972 (in: Steinke, 2002, p. 97)

#### 4.2.2. SUA PRODUÇÃO

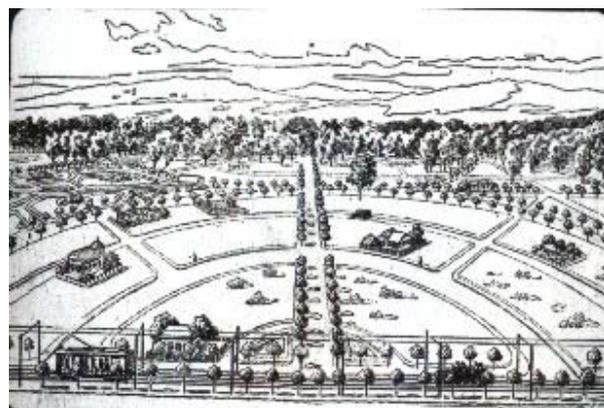
A produção de Vieira, após sua saída da Companhia *City*, em 1920, tomou rumos impressionantes, tendo, ao fim de sua carreira profissional, urbanizado uma área de 12,5 milhões de m<sup>2</sup> (1.250 hectares) na cidade de São Paulo, e mais de 50 milhões de m<sup>2</sup> (5.000 hectares), fora da capital paulista (Steinke, 2002).

Entre 1920 e 1923, o engenheiro-urbanista dirigiu, em colaboração com Mariano Wendell, seu colega de turma, o escritório *Vieira & Wendell*. Após o fim da sociedade, Vieira abriu o *Escritório Technico de Jorge Macedo Vieira*, onde permaneceu atuando até o final de sua vida, porém, com maior fluxo de trabalhos concentrados entre as décadas de 1920 e 1950. Como ilustravam os anúncios propagandísticos (Steinke, 2002), os serviços prestados por este escritório abrangiam desde *serviços de arruamento, serviços de terreno (topografia, divisões, reconhecimento, exploração e locação de estradas de ferro e rodagem)* até *serviços de construções (estudos, projetos, plantas e orçamentos de construções)*, além de apresentar uma seção comercial em que eram oferecidos materiais para construção.

Se Vieira contava, esporadicamente, com a colaboração e parceria de outros profissionais, técnicos e escritórios como: Góes Sayão, Prestes Maia, Escritório Saturnino de Brito, Mario Leite, Carl Alexandre Oelsner (Campinas), Cássio Vidigal (Maringá); a ajuda maior, para as tarefas dentro do escritório ou em campo, veio de sua família. Seu pai, Francisco Vieira da Silva, assumiu o cargo de contador; seus irmãos, Francisco Vieira da Silva Júnior (arquiteto) e José de Macedo Vieira (topógrafo), ficaram responsáveis, respectivamente, pelo projeto de edificações e pela implementação dos projetos de arruamento e de loteamentos; seu sobrinho (filho de seu irmão Antonio Casimiro Macedo Vieira – engenheiro e comerciante de materiais de construção), Francisco Vieira da Silva Neto (topógrafo), auxiliou nos trabalhos urbanísticos (Steinke, 2002). Assim, esta cooperativa familiar auxiliou o engenheiro a produzir uma diversa gama de loteamentos e Cidades Novas nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná, a pedido de um seleto grupo de empreiteiros .



**Fig. 107** Parque Edú Chaves, São Paulo.  
(fonte: Steinke, 2002)



**Fig. 108** Vila Nova Manchester, São Paulo.  
(fonte: Segawa, 2000)

Projetualmente, podemos encontrar, na produção urbanística de Vieira dois tipos de traçado. O primeiro tipo, utilizado em menor número, estabeleceu uma relação mais próxima ao urbanismo clássico, de desenho geométrico, tirando partido de uma topografia mais suave. Desta tipologia, cita-se os exemplos: Parque Edú Chaves (**Fig. 107**), com seu plano de vias dispostas em raios concêntricos e gerenciadas por duas vias principais em cruz, e Vila Nova Manchester (**Fig. 108**), onde o autor rebate o partido adotado por Parker para o Jardim América: duas glebas separadas por uma via central; desta via se espelham dois semi círculos tangentes. O segundo modelo, que caracterizou o traçado do engenheiro, configurou-se por sua irregularidade, sinuosidade das vias e pelo caráter pitoresco dado aos espaços urbanos criados. Mesmo que se encontrasse neste traçado sempre um eixo estrutural de linha mais regular, largura ampla e densamente arborizado – uma *park-way* como a porta de entrada do loteamento ou da cidade –, o restante do arruamento era adequado à geomorfologia local. Com isso, uma menor movimentação de terra, uma drenagem do terreno mais adequada (com cuidado especial para as áreas de talvegues e várzeas) e a valorização de visuais constituíam-se os argumentos necessários para adoção de tal modelo.

O reconhecimento de Vieira como urbanista especializado em traçar vias curvas teve origem na forma de ocupação que a cidade de São Paulo apresentou nas primeiras décadas do século. Até a década de 1920, as áreas mais planas já haviam sido loteadas, permanecendo os terrenos irregulares de encostas e várzeas vazias. Porém, entre 1914 e 1930, a capital paulista cresceu quase 5 vezes (Kawai, 2000), sendo seguida pelo crescimento das grandes cidades da época e por aquelas do interior paulista. A forma de expansão encontrada foi a ocupação de áreas periféricas, aquelas contendo terrenos mais propícios para a urbanização, ou a ocupação de interstícios (vazios urbanos) encontrados na cidade existente. Tratava-se de encostas de morros e várzeas de rios ou córregos que se apresentavam como barreiras para a especulação imobiliária (a Companhia City, através do hábil projeto de Barry Parker para o bairro do Pacaembu, transpôs pela primeira vez esta dificuldade).

Discípulo da Companhia City e de Barry Parker, Vieira tanto adquiriu a visão mercadológica da terra urbana, pois estas áreas ao receberem o projeto adequado e por estarem próximas a regiões consolidadas seriam valorizadas, como assimilou o modo de trabalho projetual em áreas irregulares, adequando o loteamento ou o plano da cidade ao terreno e disso tirando vantagens (um dos pressupostos defendidos por Ebenezer Howard para sua *Garden-City*). Vieira também trabalhou a questão de *Zoning* em seus projetos, principalmente para as Cidades Novas, que possibilitavam a ele organizar o espaço urbano segundo suas funções (instrumento muito utilizado para o planejamento urbano naquele momento).

O público alvo dos projetos desenvolvidos em seu Escritório Técnico era a classe média e classe média baixa da população, diferente da Companhia City e de outros inúmeros profissionais que adotaram este modelo de urbanismo para loteamentos residenciais elitistas. Com isso, Jorge de Macedo Vieira trabalhava o conceito de Cidade-Jardim, ou Subúrbio-Jardim, mais próximo dos ideais howardianos que buscavam levar qualidade de vida e preservar a vida comunitária entre todas as classes sociais.

De modo geral, como veremos em exemplos a seguir, os projetos do engenheiro urbanista apresentaram, desde o início, elementos que seriam repetidos em trabalhos futuros. Estes elementos eram utilizados de forma combinatória ou isolados, de acordo com as necessidades; são exemplos: a rua sinuosa acompanhando as curvas de nível; a via do tipo *park-way*; o parque protegendo áreas de talwegues, de várzea ou de mananciais; a ponta de esquina, em ângulo agudo, sendo ocupada por pequenas praças e seus passeios por rampas e escadas (delimitando o triângulo verde); a rotatória com praça central utilizada no cruzamento de vias principais; o passeio exclusivo para pedestres (sobre a viela sanitária) cortando as quadras, etc.

Dentre os projetos de loteamento e arruamento (denominados através dos pré nomes Vila, Jardim, Chácara, Parque ou Condomínio) ou os planos de Cidades Novas levantados em seu acervo, apresentam-se:

- Na cidade de São Paulo:
  - Urbanização da **Vila Anastácio**, em 1918, para o empreendedor Richard Colt. Projeto modesto realizado após sua saída da Escola Politécnica.
  - Urbanização do **Parque da Moóca (Fig. 109)**, em 1922, projetado em conjunto com Mariano Wendell. Apresentou um desenho prematuro daquele que marcaria a carreira profissional de Vieira, com confluência de ruas sem uma organização geométrica ou uma adequação ao terreno.

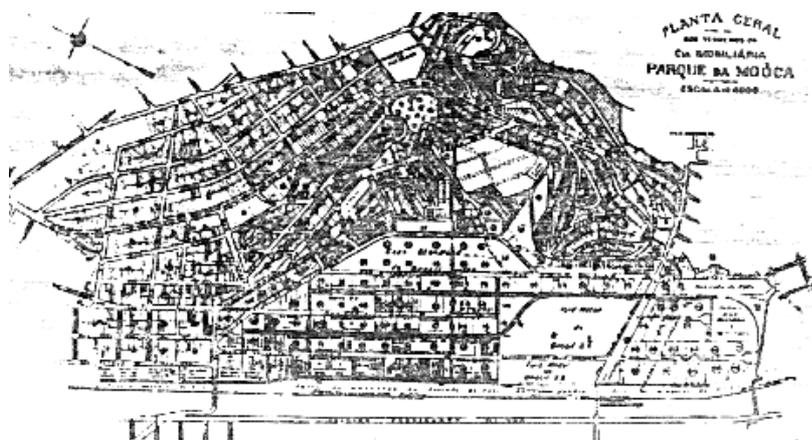


Fig. 109 Parque da Moóca, São Paulo, de 1922. (fonte: Steinke, 2002)

- Levantamentos topográficos da **Vila Carrão**, em 1923. Realizado por seu irmão topógrafo, José Macedo Vieira.
- Levantamento da **margem do Rio Pinheiros**, em 1923, a pedido da *Cia. Cidade-Jardim*, representada por Horácio B. Sabino.
- Urbanização da **Vila Maria** (parte alta), em 1923, para a *Cia Paulista de Terrenos*. Neste projeto, se verifica (**Fig. 110**) o contraste entre o plano de arruamento típico da cidade e o traçado tentacular de Vieira.

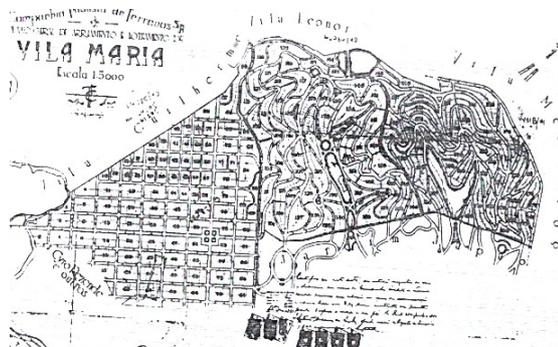


Fig. 110 Vila Maria, São Paulo, de 1923. (fonte: Steinke, 2002)

- Urbanização do loteamento **Ipiranga**, em 1924, para o empreendedor Antonio M. Alves de Lima.
- Urbanização da **Vila Nova Manchester**, entre 1924 e 1938, encomendada por Cláudio Monteiro Soares e pelo fazendeiro Francisco Rolim Gonçalves. O Escritório Técnico ficou responsável pelo levantamento da área e seu arruamento.
- Urbanização do **Bairro Therezinha**, em 1925, para a *Sociedade Territorial Estação de São Bernardo*.
- Urbanização do **Parque Edú Chaves**, em 1926, para Eduardo P. Chaves e *Soc. Com. E Construtora Ltda*.

- Urbanização do bairro **Cidade Mãe do Céu**, em 1937, para Francisco Rolim Gonçalves e Joaquim Bento Alves de Lima. Primeiro, aponta-se para a lacuna temporal separando este projeto de seu último trabalho na capital. Esta foi preenchida por trabalhos realizados em outras cidades e Estados. Segundo, nota-se neste projeto a inclusão do elemento cul-de-sac no traçado viário (dando ao loteamento aspectos similares ao projeto de Radburn, nos EUA), elemento este que raramente esteve presente em seus trabalhos (**Fig. 111**).



**Fig. 111** Cidade Mãe do Céu, São Paulo, de 1937. (fonte: Steinke, 2002)

- Urbanização do **Jardim Japão**, em 1938, para Francisco Rolim Gonçalves (**Fig. 112**). Ao anunciar este projeto, comparava-o à avenida Paulista por sua mesma altitude (dando-se importância ao clima), tendo a vantagem do valor dos lotes ser *incomparavelmente mais baratos*.



**Fig. 112** Jardim Japão, São Paulo, de 1938. (fonte: Steinke, 2002)

- Urbanização da **Vila Casa Verde**, em 1938.

- Urbanização do **Jardim da Saúde**, entre 1938 e 1943, que reflete (**Fig. 113**) um apuramento maior na relação entre o loteamento e sua vizinhança, desenhando-os de forma a contemplar tanto as necessidades internas como externas.

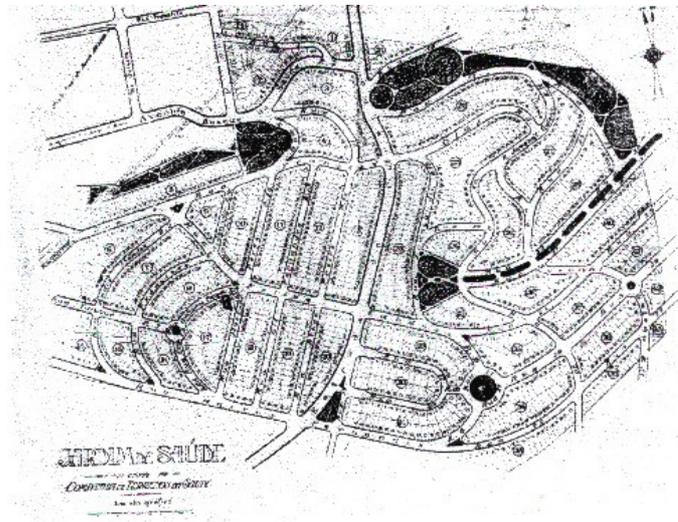


Fig. 113 Jardim da Saúde, São Paulo, de 1938. (fonte: Andrade, 1998)

- Urbanização da **Vila Formosa**, em 1947, para a *Cia. Melhoramentos do Brás*; que mostra-nos a preocupação de buscar, nos interstícios e vazios urbanos, espaço para implantar o loteamento de forma adequada (**Fig. 114**).

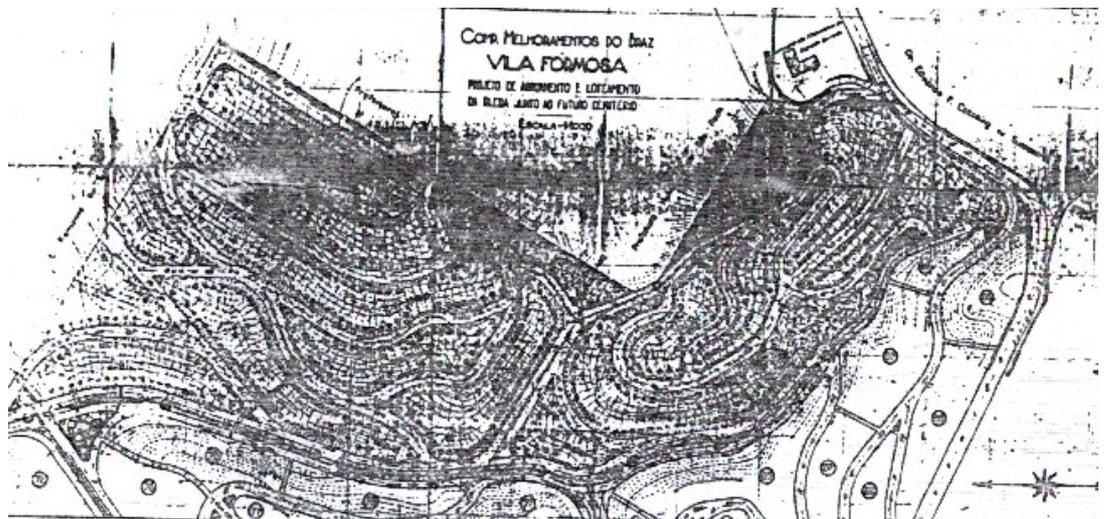


Fig. 114 Vila Formosa, São Paulo, 1947. (fonte: Steinke, 2002)

- Arruamento da **Vila Medeiros**, em 1947, para Carolina Xavier Reinfrank, tratando-se da abertura de duas ruas.
- Urbanização do bairro **Rolinópolis**, em 1949, a pedido, novamente, de Francisco Rolim Gonçalves. Neste projeto, os elementos do desenho de Vieira se faziam presentes de

forma combinatória: utilização de rotatórias nos encontros das vias principais, cuidado com as áreas de talvegues, passagem para pedestres e esquinas com pequenas praças. Nas pranchas, presentes no acervo, fizeram as demarcações dos centros das circunferências utilizadas para riscar as curvas do traçado viário.

- Urbanização do **Condomínio Nalyce**, em 1951, para Francisco Rolim Gonçalves, associado aos empreendedores Caio Dias Baptista e José de Azevedo Garcia.
- Projeto para o **Jardim Universidade**, em 1953, não executado.
- Urbanização do **Jardim São João**, em 1958, localizado na antiga fazenda Anastácio, a pedido de Palmiro Vivan.
- Urbanização do **Jardim da Felicidade**, em 1959, para Júlio Vicente Vieira e *Imobiliária Vieira*.

Ainda somam-se a esta lista de projetos na capital paulista os loteamentos: **Chácaras Basílio e Turini**, **Jardim Câmara**, **Vila Mariana**, **Jardim Itália**, **Vila Sacoman** (projeto de arruamento e loteamento do terreno de propriedade de Dona Marina Amaral Cardoso) e **Jardim Vera Cruz** (**Fig. 115**), onde ofereceu, além do plano urbanístico, projetos de residências-tipo.



Fig. 115 Jardim Vera Cruz, São Paulo. (fonte: Andrade, 1998)

- No Estado de São Paulo:
  - Urbanização da **Vilamar** no município de Praia Grande. Pequeno loteamento inserido entre o mar e a Estrada de Ferro Sorocabana.
  - Urbanização do **Jardim Belval** no município Barueri.
  - Urbanização do bairro **São Bernardo** no município de Santo André.
  - Urbanização do conjunto **Cidade de Deus** no município de Santo André, em 1953, para a *Fundação Bradesco*.
  - Urbanização da **Vila Cerâmica** no município de Santo André.
  - Urbanização das **Vilas Santista** (déc. de 50) e **Thalita** no município de Atibaia.
  - Urbanização da **Vila Campesina** no município de Osasco, em 1947, para os empreendedores Max Lowenstein e Eurico Martins.
  - Levantamento de coordenadas topográficas, em 1924, da estância de **Campos de Jordão**.

- Urbanização da **Vila Isabel** na estância de Campos de Jordão, em 1935, para *Cia. de Terrenos de Campos de Jordão*.
- Urbanização da **Chácara Castilho** no município de Jundiá, em 1954.
- Estudos de saneamento para **Sorocaba**, em 1937, em conjunto com o Escritório Saturnino de Brito.
- Levantamento da cidade de **Campinas**, entre 1929 e 1930, a pedido do prefeito Orosimbo Maia.
- Urbanização dos bairros **Nova Campinas** e parte do bairro **Cambuí** (**Fig. 116**), em 1945, para a *Sociedade Imobiliária Nova Campinas*. Este projeto teve, além do projeto de arreamento e loteamento, projetos de infra-estrutura (galerias de águas pluviais, boca de lobo e poços de visitas), de canalização do córrego Proença (galeria de seção quadrada, com pontes em concreto) e terraplanagem feita por Góes Sayão.

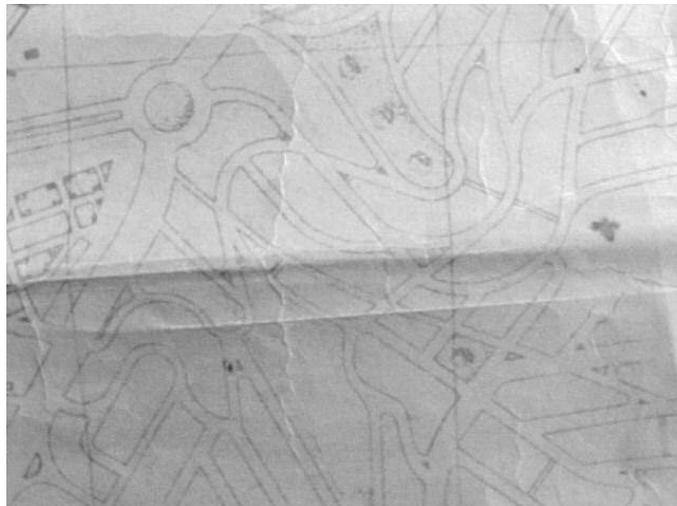


**Fig. 116** Nova Campinas e Cambuí, Campinas, de 1945. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.242)

- Urbanização da **Vila Iza**, próxima a Campinas, em 1948, para João Brazio e Adolpho Guimarães Barros. A obra contou com a execução do engenheiro Góes Sayão, tendo a avenida principal a seguinte configuração: canteiro central com 24 metros de largura (sendo 2 metros de passeios para cada lado), duas pistas para veículos com 6 metros de largura (1 faixa de rolagem e outra para estacionamento), calçadas com 2 metros de largura e arborizadas, recuo frontal mínimo de 4 metros<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Estes dados foram obtidos através leitura de planta e corte presentes no acervo do engenheiro no DPH/PMSP.

- Urbanização da **Chácara da Barra** no município de Campinas, em 1950, para Francisco Luiz de Cunha Bueno. Este projeto (**Fig. 117**) foi implantado ao lado do conjunto habitacional do IAPC, setorizando a região a um público de classe média.



**Fig. 117** Chácara da Barra, Campinas, de 1950. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.242)

- Projeto de piscina na **Fazenda das Pedras** em Campinas, 1950.
- No Estado do Rio de Janeiro:
  - Arruamento da **Avenida D. Pedro I**.
  - Urbanização do **Distrito Industrial de Manguinhos**, em 1927, para a *Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense*. O plano tinha como função ser um bairro industrial, nas cercanias da sede do Instituto Osvaldo Cruz (devendo também incorporar esta área no projeto). Neste trabalho, Vieira teve a oportunidade de manter contatos profissionais e ideológicos com engenheiro sanitarista Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (então, parecerista do projeto), percebendo-se a proximidade de pensamento para solucionar os problemas de saneamento em questão.
  - Urbanização do **Jardim Guanabara** na Ilha do Governador, entre 1925 e 1931. Destinada a uma população de 20 mil habitantes; esta área introduziu Vieira em projetos urbanísticos de grande porte.
  - Urbanização do **Bairro Suíço** em Nova Friburgo, em 1956, para José Galiano das Neves.
- Projeto de Cidades Novas:
  - **Estância Hidromineral de Águas de São Pedro** no Estado de São Paulo, em 1938, para a empresa *Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A*.
  - **Maringá (Fig.118)** no Estado do Paraná, em 1945, para a *Companhia de Terras Norte do Paraná*. O projeto desta cidade de médio porte, no oeste paranaense, apresentava: duas

grandes áreas de preservação ambiental (parques de proteção aos mananciais existentes), estação ferroviária organizando o espaço central, de onde traçou-se um eixo central até os edifícios públicos e áreas de esporte. O *Zoning* também foi aplicado dividindo a cidade em: Núcleos comerciais, Zona Comercial, Zona Industrial, Escolas, Hospitais, Igrejas, Asilos, Edifícios Públicos, Armazéns, Dependências da Estrada de Ferro, Zonas Residenciais Principal, Popular e Operária.

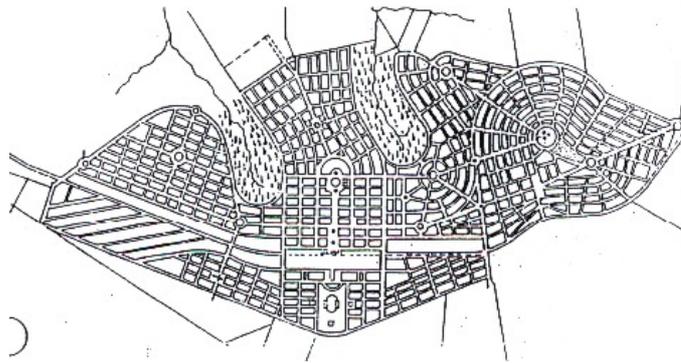


Fig. 118 Cidade Nova de Maringá, Paraná, de 1945. (fonte: Andrade, 1998)

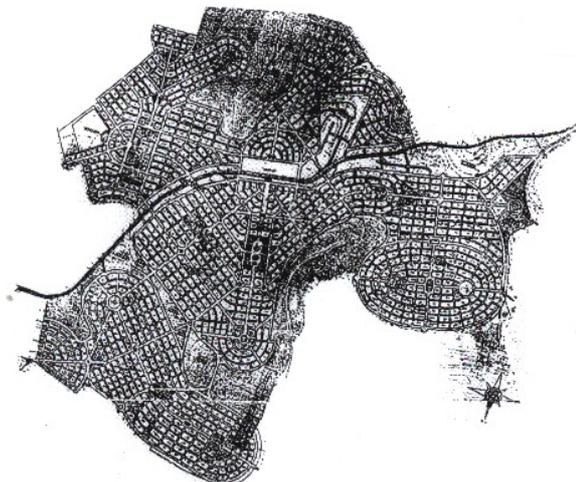
- **Balneário Pontal do Sul (Fig. 119)**, cidade balneária projetada para ser implantada no município de Paranaguá (Paraná) e requisitada pela *Empresa Balneária Pontal do Sul S/A*. Este projeto, segundo Rosana Steinke (2002) foi parcialmente executado.



Fig. 119 Balneário de Pontal do Sul, Paraná. (fonte: Andrade, 1998)

- **Cianorte (Fig. 120)**, outra cidade de colonização realizada pela *Companhia de Terras Norte do Paraná* em 1955. Situada às margens da ferrovia, esta cidade com dimensões menores que as de Maringá recebeu o mesmo partido que sua antecessora, com áreas de

proteção de mananciais, zoneamento, tendo a ferrovia como elemento estruturador do espaço urbano.



**Fig. 120** Cidade Nova de Cianorte, Paraná, de 1955. (fonte: Andrade, 1998)

### 4.3. O ESCRITÓRIO SATURNINO DE BRITO



Embora tenha sido o Escritório Saturnino de Brito (ESB), comandado por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho (**Fig. 121**), o responsável pela obra de saneamento da estância hidromineral de Águas de São Pedro, os preceitos nela aplicados decorrem do legado deixado pelo célebre engenheiro sanitарista Saturnino de Brito. Prova disso foi o discurso realizado por seu próprio filho na inauguração da nova sede do Escritório, em 1940, no Rio de Janeiro: *O rumo futuro acha-se balizado pelos fatos inequívocos que resultam de nossa tradição bem definida. Nossa atuação continuará a ser um esforço cujo sentido, conforme as palavras que os engenheiros deste Escritório fizeram esculpir sob o busto do Fundador em nossa nova sede, se orienta por “Aquele que foi Mestre e Chefe, e que continua a ensinar e comandar”* (Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho, 1940, in Ferreira, 2001).



**Fig. 121** Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho. (fonte: Ferreira, 2001)

As obras do engenheiro sanitарista Saturnino de Brito tinham como doutrina o Movimento *Higienista* disseminado na Europa, no século XIX. Tratava-se de um movimento sobretudo de reforma da vida cotidiana dos habitantes da cidade. A partir da domesticação de certos costumes, do impedimento da estagnação dos elementos do meio, como o ar e a água, e do controle dos fluxos de toda natureza pretendia-se diminuir situações de contágio de moléstias diversas (Andrade, 1992).

No plano urbanístico, as principais introduções feitas por este movimento remetem-se ao sanear a cidade, livrá-la de seus miomas e torná-la salubre. Para isso, dentre as técnicas inovadoras e correntemente utilizadas por profissionais (sanitaristas, engenheiros, arquitetos e urbanistas), estavam desde a introdução do banheiro, no interior das habitações, com devido cuidado de captar e levar o esgoto para redes coletoras, até o isolamento da residência no lote, com recuos e limitações verticais para garantir ventilação e insolação em seu interior, a instalação de redes de abastecimento de água e de captação de esgoto, o controle sobre os corpos d'água que atravessam as áreas urbanas e o zoneamento urbano separando áreas industriais de áreas residenciais e comerciais.

A atuação deste profissional consagrou-o como o mestre da Engenharia Sanitária no Brasil. Inovações e técnicas aprimoradas nas obras de implantação de redes de esgotamento sanitário e de abastecimento de água somavam-se à sua atitude singular de pensar e projetar o espaço urbano de forma global (Ferreira, 2001). Como referências teóricas, Brito se inspirou e absorveu princípios da Cidade Artística, como obra de arte conceituada pelo austríaco Camillo Sitte; dos conceitos da Cidade-Jardim howardiana e das idéias de embelezamento provenientes do urbanismo nascente francês.

Ao planejar o conjunto da cidade e prever sua expansão, o sanitarista considerava, como diretrizes norteadoras do projeto, a topografia sanitária, a geologia local, a planta do traçado existente, a tendência de expansão, o clima, a salubridade das edificações (relação edifício/lote, ventilação e iluminação natural), a população e a infra-estrutura existente. Na prática, os elementos utilizados no novo desenho urbano foram: a adaptação do traçado viário à geomorfologia local, a concepção de quarteirões com vielas sanitárias, a presença de ruas particulares (culs-de-sac) com jardins e praças arborizadas em seu interior, o repúdio às ruas retas e demasiadamente compridas, intercedendo seus cruzamentos com estações elevatórias, jardins e mictórios públicos, a instalação de bacias de esgotamento, o aproveitamento da energia gravitacional no transporte dos efluentes líquidos, a proposição de diversos instrumentos jurídicos para a legislação urbanística e a introdução de um novo elemento na composição da cidade: o canal aberto margeado por avenidas arborizadas (Ferreira, 2001).

Saturnino de Brito realizou inúmeros trabalhos para prefeituras e empresas privadas do setor imobiliário, dentre eles, os planos de saneamento e melhoramento para as cidades de Vitória (1896), Santos (1905) e Recife (1909). Sua concepção de cidade como um produto manufaturado a ser produzido prosseguiu por quase três décadas, atendendo satisfatoriamente a dezenas de cidades no Brasil, até 1929, ano de seu falecimento (Andrade, 1992). A partir daí, Saturnino de Brito Filho assumiu o controle do *Escritório de Engenharia Civil e Sanitária* (fundado por seu pai em 1920, na cidade do Rio de Janeiro) com intuito de dar prosseguimento ao ideário sanitarista.

Este Escritório tinha por premissas profissionais prestar os serviços de consultoria técnica, pareceres para projetos e serviços, instruções e especificações para trabalhos públicos e particulares; estudos de campo, plantas e projetos, desenhos e cópias; direção e fiscalização de obras; e fiscalização na entrega dos materiais (Ferreira, 2001). Entre os serviços administrados pelo ESB, havia aqueles feitos a pedido de governos estaduais: Paraná (em 1920), Rio Grande do Sul (entre 1920 e 1929), Paraíba (entre 1922 e 1924), Sergipe (entre 1923 e 1926), Rio de Janeiro (entre 1925 e 1929), Bahia (em 1926), Minas Gerais (em 1928), Ceará (em 1939), Rio Grande do Norte (entre 1934 e 1939), Amazonas (em 1941) e Piauí (em 1941); como também aqueles recrutados por governos municipais: Poços de Caldas (em 1927 e, depois, entre 1933-1936), Uberaba (em 1920), São Paulo (entre 1938 e 1939), Maceió (entre 1938 e 1939), Campo Grande (entre 1938 e 1940), Itabuna (entre 1934 e 1937), Águas de São Pedro (em 1939), Petrópolis (em 1940), etc.

Nestes trabalhos, após o falecimento de seu pai, Brito Filho – formado em Engenharia Civil e de Minas na Escola de Ouro Preto (1923) e professor de Higiene e Saneamento das Cidades na Escola Nacional de Engenharia – estipulava que o escritório deveria atender toda a área a ser planejada segundo as técnicas de higiene, promover entre os municípios a instalação de serviços de saneamento urbano e solucionar problemas envolvendo a saúde pública através de obras de saneamento. Em 1939, o ESB foi contratado pela empresa *Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A* para elaborar o plano de saneamento da Estância Hidromineral de Águas de São Pedro.

#### 4.4. O ENGENHEIRO CIVIL LUIZ CAMERLINGO

A menção a este engenheiro paulista (natural de Laranjal) justificou-se não por seu projeto para o Grande Hotel São Pedro (**Fig. 122**), mas por sua direta relação com a elaboração do plano do balneário. Se alguns dados superficiais revelam a contratação da *firma de engenheiros civis e architectos Barreto, Xande, Cia. para o estudo da construção de uma cidade balnearia, sob os mais modernos ensinamentos technicos, dos balnearios definitivos, de dois grandes hoteis, dos quaes um será de luxo, de piscina, quadro de tennis, parques, instalação de serviços de agua potavel, exgottos, de electricidade, de telephone e de campo de aviação* (Jornal Caldas de São Pedro, 25/10/1936); este trabalho identificou dados mostrando Luiz Camerlingo (**Fig. 123**) como um co-autor para o plano de Águas de São Pedro.



**Fig. 122** Perspectiva do Grande Hotel São Pedro.  
(fonte: Jornal Caldas de São Pedro)



**Fig. 123** Eng. Civil Luiz Camerlingo.  
(fonte: Jornal Caldas de São Pedro)

Diplomado em Engenharia Civil e dono de um escritório de construção na capital paulista, Camerlingo participou do concurso para a construção do novo Viaduto do Chá, classificando-se em segundo lugar e cujo projecto recebeu *rasgado elogio da imprensa* (Jornal Caldas de São Pedro, 1939). Assim como os empreendedores irmãos Moura Andrade, Camerlingo tinha por *hobby* a aviação, apresentando até *brevet* de piloto internacional.

Sua ligação com o projeto urbanístico do balneário foi diagnosticada a partir das reportagens apresentadas pelo *Jornal Caldas de São Pedro* (1936-1939), como transparece os trechos transpostos abaixo:

*A Empresa da Aguas que vem executando por parte o projecto de urbanismo elaborado pelo architecto, dr. Luiz Camerlingo, que é extenso como é de conhecimento de todos, trabalhos que uma vez concluidos, a Empresa poderá orgulhar-se de ter prestado um grande serviço a São Paulo, e portanto para o Brasil. E nessa nova "Urbs" todos os doentes afluirão a busca do conforto necessario para cura de seus males ao*

*alcance da acção das Aguas Sulfidricas e dos ares puros da “Porangaba”.* (Jornal Caldas de São Pedro, 16/10/1938)

*Todas as obras são dirigidas pelo Dr. Luiz Camerlingo competente engenheiro e urbanista. O Dr. Camerlingo é uma intelligencia moça, e é um eficiente organisador.* (Alvaro Corrêa Campos in Jornal Caldas de São Pedro, 13/04/1939)

Porém a pista mais contundente encontrada foi uma série de reportagens publicadas neste jornal, apresentada entre os dias 26 de setembro e 10 de outubro de 1937, quando o próprio Luiz Camerlingo escreveu o texto denominado: *Como um architecto e urbanista deve orientar um programma para a organização de um projecto d’uma cidade de aguas e estancia de repouso.* Embora tenha disponibilizado este programa como um modelo para construção de balneários hidroterápicos, sem nenhuma relação nominal à estância, foi este programa adotado como base de planejamento da pequena cidade, meses mais tarde, pela Empresa *Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A* dos irmãos Moura Andrade.

Neste tratado escrito por Camerlingo, encontramos desde os cuidados mais gerais até os mais específicos que o construtor deve ter ao realizar tal empreendimento. Mostra disso pode ser verificada nos trechos retirados dos artigos:

- Estudo da área e suas condições, onde apresentou sua preocupação com o local de intervenção. Isto demonstra uma assimilação dos conceitos urbanísticos defendidos pelas vertentes culturalistas por parte do engenheiro.

*O profissional que abraçar uma tarefa destas deve fazer constar primeiramente no seu programma o seguinte:*

a) – *Da area a ser expropriada é indispensavel não só a construcção da cidade, bem como á protecção das aguas mineraes e á das que fizerem necessarias ao abastecimento da futura cidade.*

b) – *Situação da estação (ligadas a outras estações com ligações a outras estradas de ferro ou a modernos sistemas de transportes: ônibus). Modernamente é possível que as novas estancias tambem passem a possuir linhas regulares de Aviação ...*

c) – *Clima da região (não apenas o tratamento pela agua, analisado por um profissional: Director do Observatorio Metereologico do Estado, através da colocação de um Posto de Observação Metereológica por 3 anos no local escolhido) (...) O bom clima é um dos factores auxiliares da cura hydro-mineral, além disso as boas condições climaticas dessas regiões concorrerão, naturalmente, para se fazer da futura cidade um logar tambem propicio a pessoas que se sentirem na necessidade de se refazer das fadigas da vida social.*

- O traçado geral da cidade, intimamente relacionado ao zoneamento urbano. Instrumento utilizado pelo planejamento urbano moderno (perceptível nos vários Movimentos urbanísticos).

*Na opinião dos “urbanistas”, o traçado geral d’uma cidade deve ser adoptado á topographia do terreno. Modernamente os urbanistas reservam 10% da area total occupada pela cidade a parques e jardins.*

*Divisão em zonas distinctas: a divisão em zonas distinctas d’uma cidade é não só de todo conveniente no ponto de vista sanitario, bem como social. (...) zona residencial, (Bairro sujeito ao zoning), civica, industrial, e agricola.*

1. *Zona Residencial: esta zona terá ruas para casas senhoriaes separadas e rodeadas de jardins, observando-se com todo rigor os mais modernos principios de Urbanismo, podendo-se conseguir dest’arte que os agentes fundamentaes do saneamento, sol, luz, ar puro e em movimento tenham facil accesso directo nos compartimentos da parte posterior das habitações.*
  2. *Zona Civica: comprehenderá os edificios destinados: á Prefeitura, ao Correio e Telegrapho; á Empresa Telephonica; á Empresa Arrendatoria; a Delegacia de Saúde; á Repartição de Aguas e Exgostos.*
  3. *Zona Industrial: nesta zona serão installadas as pequeninas industrias propriamente dictas, e a parte comercial. As estações das Estradas de Ferro com seus desvios, as sahidas para as Estradas de Rodagem, ao longo dessas vias de comunicação sempre surge o bairro operario por facilidade e rapidez de transporte.*
  4. *Zona Agricola: uma area de terreno destinada á pequena agricultura, cuja utilidade será manifestada no provimento da futura cidade. Com esse cuidado, em parte ao menos, resolverá satisfatoriamente o importante problema da mosca.*
- Os hotéis, condicionando suas tipologias de acordo com as classes sociais presentes. Neste sentido, Camerlingo idealizava esta cidade não como um empreendimento meramente elitista.

*Sendo as estancias hydro-mineral e de repouso, frequentadas por pessoas de todas as condicções sociaes, é natural que essas localidades disponham de hoteis de diversas categorias. (...) projectar trez typos de hotel: um de luxo, um modesto ou popular e um intermediário.*

- O saneamento. Sobre este aspecto, o engenheiro demonstrou seus conhecimentos em relação às inovações tecnológicas existentes.

*Águas e Esgoto:*

1. *Abastecimento de água: condução por gravidade para garantir vantagem econômica; analise das águas por laboratorios officiaes; observação do manancial em época de estiagem. Para uma cidade de luxo os engenheiros sanitários costumam tomar por base 300 litros “per capita” em 24 horas. Desapropriação e conservação de áreas ao redor dos mananciais (preservação de matas ciliares). Localização apropriada do reservatório*
2. *Esgoto: a rêde domiciliaria será dotada, portanto, de ventilação aerifera, em sendo, o siphão dos aparelhos sanitarios providos de ventilações anti-siphonica. Tratamento de esgoto antes de ser lançado no córrego ou ribeirão. Esse tratamento consiste em depositar as águas servidas em uma ou mais fossas scepticas.*

*Coleta, transporte e destino do lixo:*

1. *Transporte: todos os dias pela manhã por caminhões basculantes metálicos cobertos.*

2. *Destino: os methods mais convenientes de se empregar o lixo como adubo nas grandes culturas é o de enterramento (d'enfouissement). Em muitas localidades já empregam as cellas de fermentação systema "Becarri". Este processo que é economico apresenta a grande vantagem sanitaria de fazer com que desapareçam d'esses residuos ao cabo de vinte e trez dias todas a vida desfavoravel ao homem e á agricultura.*
- A infra-estrutura adequada às necessidades de bom funcionamento do balneário e de sua zona rural (área não existente no projeto de Vieira).

*Sistema de calçamentos:*

*Duas naturezas de materiais para pavimentação de ruas, calçadas de praças: a) de natureza betuminosa (para declividades igual ou menor que 4½ %), b) paralelepipedos convenientemente aparelhados (para terrenos com declividade maior que 4½ %).*

*Iluminação e energia electrica:*

1. *Fonte de energia: Empresas electricas que fornecem energia "luz e força", com direito exclusivo de fornecimento. Também procurar-se-á a montagem de uma Uzinga de Reserva, movida por motor Diesel.*
  2. *Iluminação publica: vias publicas, zonas residencial, civica e industrial, praças feitas por incandescentes de 250 vellas, montadas em tirantes ou em basculos e allimentadas por meio de cabos subterraneos collocados sob os passeios. Zona agricola por incandescentes de 100 e 60 vellas.*
  3. *Iluminação particular: distribuição de luz por cabos subterraneos (zonas residencial e civica). Distribuição aérea (zona agricola e industrial), se necessária.*
- Os métodos de tratamento hidromineral mais modernos a serem implantados.

*Existentes no Brasil: 1) banhos mineraes quentes, 2) massagens geraes e parciaes, 3) duchas, 4) mechano-therapia;*

*Existentes na Europa: os de cima e mais: 1) banhos de vapor e de ar, de lama, de acido carbonico e de luz electrica, 2) salas para electrotherapia e de inhalações e pulverizações, 3) famosos aparelhos de mechano-therapia geralmente conhecidos com a denominação de gymnastica Medico-Sueca, 4) presença de um Instituto de Crenotherapia com direção de médicos especialistas, 5) Piscina de natação: para exercícos musculares e articulares.*

- As áreas de recreação necessárias para o desfrute do tempo livre de seus visitantes. Estas deveriam se fazer presentes em:

*(...) jardins e um recreio para creanças (Play-ground); parque com diversões apropriadas; campo de caça; campo de "foot-ball"; campo de lawn-tennis; lagoa artificial destinados a exercícos de remo; casino que sempre compõem de: espaço vestibulo, sala de jogos sendo uma dellas destinada a bilhares, sala de café, sala de festas, teatro, cinema, sala de leitura, de uma sala destinada a senhoras e demais dependencias necessarias.*

Esta riqueza de detalhes nos indica a total sintonia entre Luiz Camerlingo e as principais idéias urbanísticas de seu tempo. A participação de Camerlingo, todavia, extrapolou a elaboração deste programa.

Em 1936, com o apoio da Empresa, o engenheiro foi responsável pela escolha do local onde seria implantada a estância (Vieira, 1939), projetando sobre ela o Grande Hotel, estrategicamente posicionado. Simultaneamente, deu-se início às obras de construção do aeroporto e do reflorestamento da nascente do córrego Bebedouro, ao lado do hotel.

Quanto ao plano urbanístico, se caso houve qualquer possibilidade de Camerlingo ter sido escolhido para ser o autor, esta foi prejudicada em fevereiro de 1938. A aeronave que pilotava (de propriedade da família Andrade) caiu quando fazia o trajeto Rio Claro – São Pedro, tirando sua vida aos 30 anos de idade.

Em 1938, o desenho para a nova cidade foi entregue à responsabilidade de Jorge de Macedo Vieira, nota-se, contudo, que todo o planejamento do balneário seguiu o programa criado por Camerlingo meses antes de sua morte.

## 4.5. OUTROS PROFISSIONAIS

A construção da cidade, a partir de uma equipe multidisciplinar, envolvendo profissionais das mais diversas áreas, pode ser comprovada, além dos técnicos já citados, pela presença das seguintes figuras: os engenheiros Dácio de Moraes e Jaime Fonseca Rodrigues; as equipes da *Companhia Siemens* e da *Casa Lohner*; os médicos Jorge Aguiar Pupo; José Bonifácio de Almeida Salles e Franklin de Moura Campos; o químico Francisco João Maffei; o botânico Julius Borchard, do Viveiro *Manequinho Lopes*, de São Paulo; e Edmundo Navarro de Andrade.

Diferenciando-se do urbanismo praticado desde os socialistas utópicos até o início do século XX, o qual apresentava apenas a visão unilateral do arquiteto ou do engenheiro – *visão especializada* segundo Maria Elaine Kohlsdorf (1985) –, o plano para a estância hidromineral de Águas de São Pedro assumiu a configuração de um planejamento urbano. O modelo *Planning*, surgido na Inglaterra (Patrick Geddes, 1910) e nos Estados Unidos da América (Clarence Stein, década de 1920), retomava a prática de se ter uma visão global sobre a cidade. Embora a contextualização fosse defendida por Camillo Sitte e Ebenezer Howard para suas cidades ideais (Cidade Artística e Cidade-Jardim), os exemplares construídos (Letchworth, Hampstead e Welwyn Garden City) ficaram sob a responsabilidade de alguns arquitetos. Mesmo, no Brasil, os planos de Melhoramentos para o Rio de Janeiro (1875 – 1903), a expansão urbana para a cidade de Santos (1905) ou o loteamento do Jardim América, em São Paulo (1915), foram realizados por uma equipe de profissionais (engenheiros e arquitetos, enfim técnicos envolvidos com a construção do espaço) ou foram ações individuais.

O espírito capitalista dos empreendedores, buscando planejar o balneário não somente pelas necessidades imediatas mas também pelas de longo prazo, possibilitou criar-se uma cidade estruturada, de forma minuciosa, em todos os seus aspectos. Além de contratar os serviços de importantes engenheiros da época (Jorge de Macedo Vieira, Escritório Saturnino de Brito e Luiz Camerlingo), os irmãos Moura Andrade não pouparam esforços para engendrar uma equipe que cuidasse do plano da cidade desde as construções civis até os aspectos técnicos, medicinais, paisagísticos, etc.

Com a morte de Camerlingo, o engenheiro Dácio de Moraes assumiu a fase de acabamento do Grande Hotel São Pedro (**Fig. 124**), como também gerenciou, ao lado de Jaime Fonseca Rodrigues, as maiores obras arquitetônicas realizadas posteriormente (Jornal Águas de São Pedro, 10/07/1960).

Visando a obter lucros também com a industrialização das águas minerais que vinham do solo, exportando-as como água medicinal ou como refrigerantes (**Fig. 125**) para outras cidades e Estados, os irmãos Moura Andrade contrataram os serviços da *Companhia Siemens* e da *Casa Lohner* para

construir e fornecer máquinas e materiais mecânicos (**Fig. 126**) necessários para o processamento e engarrafamento.



**Fig. 124** Hall de entrada do GHSP. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.239)

**Fig. 125** Logos dos refrigerantes produzidos em ASP. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.239)

**Fig. 126** Fábrica de engarrafamento. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.239)

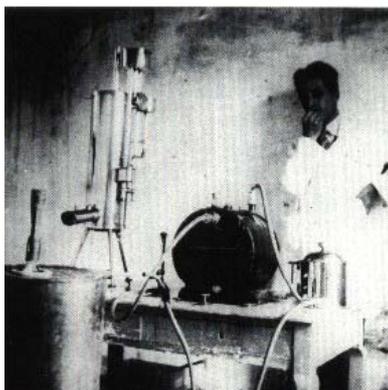
Para o sucesso do empreendimento como estância hidroterápica era necessário comprovar as reais virtudes das águas subterrâneas (identificando seus elementos químicos<sup>20</sup>) e como incorporá-las a tratamentos de doenças diversas. A primeira tarefa foi repassada ao *Instituto de Pesquisa e Tecnologia* (IPT), anexo à Escola Politécnica de São Paulo. Segundo Antonio Francisco de Moura Andrade (filho de Octavio Moura Andrade), em depoimento dado no dia 19/09/2002, a escolha deste instituto foi porque, segundo meu pai, era na época o laboratório de maior credibilidade da América Latina. O responsável para pesquisar as amostras, designado pelo IPT, foi o diretor do Departamento de Química, professor Francisco João Maffei (**Fig. 127**). Durante determinado tempo, Maffei manteve seu laboratório na própria estância de onde emitiu seus relatórios.

A segunda tarefa ficou a cargo dos médicos Jorge Aguiar Pupo, José Bonifácio de Almeida Salles e Franklin de Moura Campos. Recebendo os relatórios elaborados por Maffei, os professores da Faculdade de Medicina de São Paulo (atualmente pertencente à USP) e seguidores da Hidrologia Médica – em voga na época – elaboraram laudos especificando os métodos de utilização das águas de acordo com cada moléstia. Porém, Aguiar Pupo teve uma participação maior neste processo. Especializado na área de Dermatologia e com cursos realizados na Alemanha, Pupo era cientista reconhecido, principalmente, por ter sido ele o responsável pelo serviço de combate à Lepra e à Sífilis no Brasil. Entusiasmado com a área de Hidrologia e com os resultados mostrados no relatório do IPT,

<sup>20</sup> Para maiores informações sobre a composição química das águas ler: *Estância Hidromineral de águas de São Pedro – Guia Turístico e Medicinal*, de Ruy Bueno de Arruda Camargo (São Paulo, SENAC, 1990).

Pupo aceitou o convite para prestar serviços de consultoria técnica à empresa *Águas Sulphúricas e Thermaes de São Pedro S/A*.

Para o projeto paisagístico do balneário, buscando recuperar o terreno devastado por anos de cultura cafeeira, Octavio Moura Andrade recorreu ao Viveiro *Manequinho Lopes* (hoje pertencente ao Parque do Ibirapuera). Este imbuíu o botânico suíço, recém chegado ao país Julius Borchard (*Julinho*), para desenvolver o projeto paisagístico. Mas esta área também contou com a participação do professor Edmundo Navarro de Andrade da Escola Superior de Agronomia Luiz de Queiroz (ESALQ, Piracicaba). Tendo acabado de elaborar o projeto para o Horto Florestal da cidade de Rio Claro, Navarro foi responsável por comandar o plantio dos milhares de pés de eucalipto no parque municipal da estância (**Fig. 128**). Em depoimento (19/09/2002), Antonio Andrade afirmou ter sido Navarro o introdutor desta espécie no Brasil.



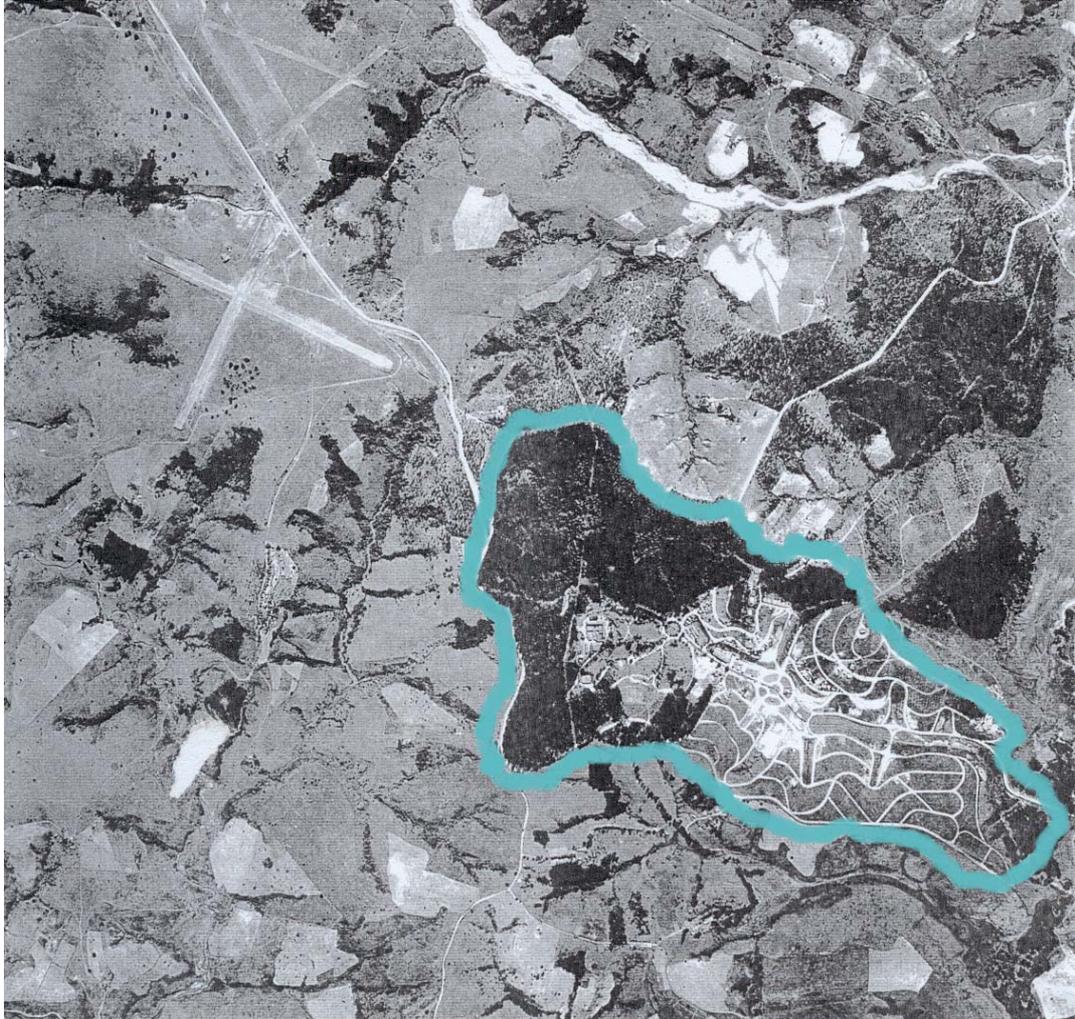
**Fig. 127** Francisco João Maffei. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.242)



**Fig. 128** Reflorestamento com eucaliptos. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.239)

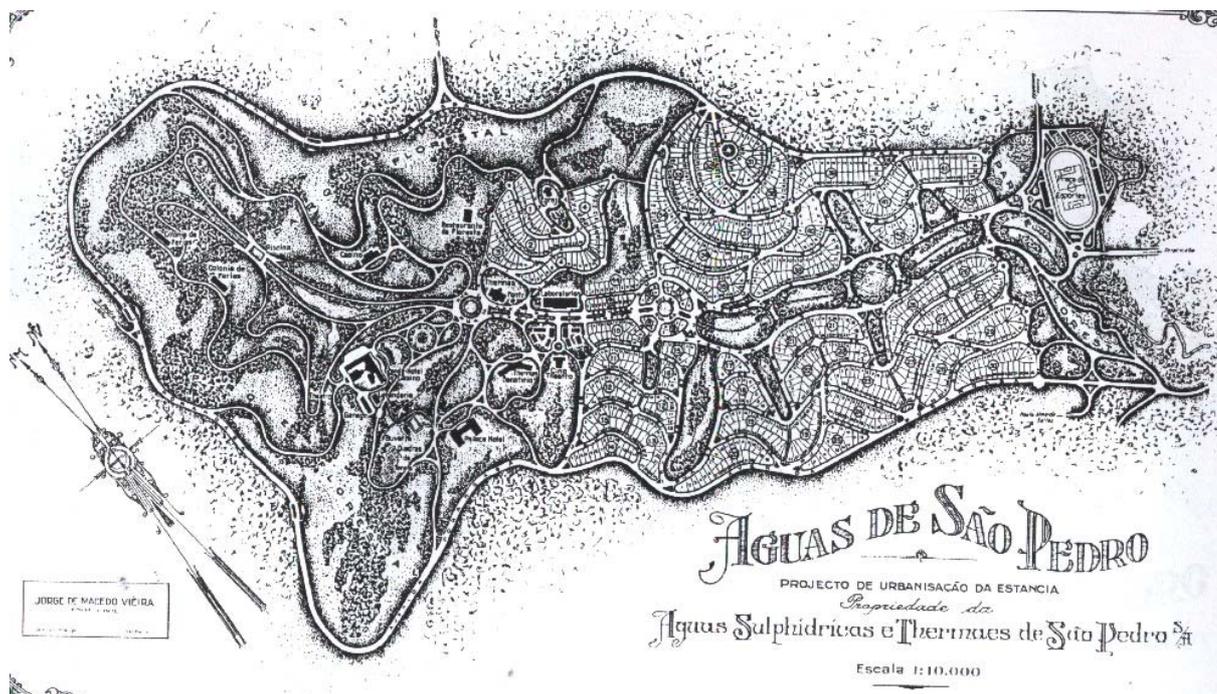
Assim, como pudemos observar, a pequena cidade contou com uma equipe especializada, responsável por cada detalhe do projeto, dotando-a dos instrumentos necessários para seu funcionamento e seu crescimento futuro, conforme imaginavam seus empreendedores. Desta forma, cabe a nós, agora, direcionar a atenção ao projeto, desbravando-o e confirmando a hipótese de ele ter sido um ícone do urbanismo tipo Cidade-Jardim no Brasil e um legado de nossa escola urbanística deixado a gerações futuras.

## 5. A ESTÂNCIA HIDROMINERAL DE ÁGUAS DE SÃO PEDRO



Vista aérea da Estância Hidromineral de Águas de São Pedro, de 1944.  
(fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.245)

O capítulo A ESTÂNCIA HIDROMINERAL DE ÁGUAS DE SÃO PEDRO apresenta estudos e análises feitas sobre esta Cidade Nova, com intuito de revelar indícios da incorporação do ideário da *Garden-City* inglesa em seu projeto. Tendo funções claramente definidas, dirigidas ao ócio e ao restabelecimento físico e mental, esta cidade pode ser agrupada a uma tipologia urbana amplamente difundida após a Revolução Industrial: a cidade do tempo livre. Fruto de uma ação empreendedora e elaborada por uma equipe de profissionais multidisciplinar esta estância (**Fig. 129**) surgiu no interior do Estado de São Paulo, em fins da década de 1930.



**Fig. 129** Primeira planta traçada por Jorge de Macedo Vieira para a Estância, em 1940.  
(fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.241)

Nesta fase final do trabalho, estaremos expondo as características dirigidas a tal tipologia, bem como realizando uma análise projetual sobre as estruturas que conformaram tal projeto, salientando seus detalhes e especificidades. Com isso, pretendemos ter, ao término do processo, dados precisos para identificar aspectos que levem este projeto a se configurar ou não como uma Cidade-Jardim.

## 5.1. O URBANISMO DE UMA CIDADE BALNEÁRIA

Capital, centro financeiro, centro industrial, cidade portuária, cidade agrícola, etc., são exemplos de denominações urbanas estabelecidas de acordo com a atividade principal que um município desenvolve. Tal atividade, seja ela de cunho administrativo, financeiro, produtivo, estratégico, dentre outros, além de caracterizar nominalmente uma cidade, será fator decisivo na distribuição e qualificação de seu espaço. A importância dos centros cívicos nas capitais, a disposição estratégica dos serviços e dos complexos industriários nas cidades capitalistas, a influência de um porto ou de uma zona rural na economia de uma cidades são exemplos da submissão dos espaços às funções dadas ou instituídas a elas. Para uma cidade balneária isto não se difere. Embora seja coadjuvante na hierarquia de importância das cidades capitalistas, a cidade balneária tem a função de ser o núcleo especializado na recreação, no lazer, no relaxar.

Historicamente, o envolvimento do ser humano com atividades recreativas data de períodos remotos e, quase sempre, ligado às classes de maior poder econômico. Na Antigüidade clássica, a sociedade romana desfrutava de seu tempo livre, beneficiando-se da farta quantidade de mão-de-obra escrava, do gosto pelo luxo e das atividades oferecidas ao lazer. Exemplo disso, uma *vila romana elegante dispunha de acomodações para banho bem superiores às atuais, não obstante o conforto dos nossos dias. Incluía um quarto para suadouro e outro para massagem, tanque para banho frio de imersão e compartimento tépido onde o senhor se enxugava devagar, reclinado em divã, enquanto contemplava afrescos ou conversava com amigos. E não somente nas casas particulares eram tantas as comodidades; banhos públicos e termas tinham instalações caprichosas. (...). Além do mais, eram estes numerosos, pois, segundo Públio Vitor, chegaram a funcionar em Roma 856 termas (públicas e particulares)* (Medeiros, 1971). Com o Renascimento, as atividades de lazer e recreação da nobreza voltaram-se à prática de caça, à mesa de jantar, aos prazeres carnais, etc (Mumford, 1982). Foi com a Revolução Industrial e a adesão das máquinas ao cotidiano das pessoas que os costumes da sociedade se alteraram por completo – inclusive no Brasil, a partir de fins do século XIX –, como colocou Lewis Mumford em *A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas* (1982):

*A nova concepção do destino humano, tal como projetavam os utilitaristas, pouco lugar tinha, mesmo para os deleites sensuais: apoiava-se numa doutrina de exerceção produtiva, avareza consumidora e negação fisiológica; e tomava a forma de um generalizado abandono das alegrias da vida, semelhante àquele exigido pela guerra, durante um sítio. Os novos mestres da sociedade desdenhosamente voltavam as costas ao passado e a todos os ensinamentos acumulados pela história, dedicando-se à criação de um futuro que, segundo a sua própria teoria do progresso, seria igualmente desprezível, uma vez que também houvesse passado – e seria atrasado de maneira igualmente impiedosa.* (Mumford, 1982)

O modo de vida havia mudado. A fragmentação e a disciplina imposta pelo trabalho industrial, o tempo acelerado de produção, os ritmos repetitivos e tediosos exigidos fatigavam o homem moderno. Somava-se a esta inédita rotina, as condições de vida que os centros urbanos apresentavam: alto adensamento (contribuindo para a diminuição do espaço de habitar), perda de privacidade (o que impedia o trabalhador de um repouso mais adequado), além de questões como poluição, falta de saneamento, epidemias, etc. Havia nas classes a *ânsia de fugir à rotina da vida, da qual a organização estava a tirar o sabor* (Medeiros, 1971). Nesta mudança de hábitos, o lazer apresentou-se como uma solução.

Assumindo as premissas de uma sociedade capitalista, logo o lazer foi transformado num produto econômico, lucrativo e voltado, novamente, às classes de maior poder aquisitivo. Cidades foram criadas para atender tal demanda – cidades balneárias –, constituindo-se em verdadeiros núcleos especializados.

O historiador Paolo Sica em *Historia del Urbanismo* (1981) ao associar o lazer, na forma da cidade balneária, a um produto restrito às classes mais abastadas (as classes menos favorecidas, que mais sofriam as conseqüências desse novo modo de produção, estariam financeiramente restritas a sua obtenção) expôs:

*... la ciudad de vacaciones, la ciudad-loisir, es la expresión espacial-territorial de un producto de consumopreciado de las clases capitalistas (o, en cualquier caso detentoras de rentas), hecho posible gracias a la extracción de plusvalor efectuada en alguna outra parte y a costa de otros. Aquí todo es exaltación del valor de uso, que pretende afirmar o reafirmar su total hegemonía: bajo tales vestiduras se presentan los consumos – y, sublimados, los signos mismos de la civilización industrial (los ferrocarriles, la máquina, las tecnologías del intercambio) – en una especie de extrañamiento pintoresco; aquí se evidencian y se exaltan aquellos valores de la civilización preindustrial que, ya mitificados, van desapareciendo de ciudad burguesa (el contacto con la naturaleza, la campiña en primer lugar, la soledad, o bien, por el contrario, la relación interpersonal, la abundancia y la exclusividad de los servicios y equipamientos). (Sica, 1981)*

Durante este período dominado pela racionalidade capitalista, a nostalgia pela natureza adquiriu ares de *status* e foi de fundamental importância na criação e proliferação de inúmeros locais direcionados a este tipo de lazer. As cidades de veraneio se firmaram primeiramente na Inglaterra e na Alemanha, durante o século XVIII, buscando nas qualidades da natureza contemplar as necessidades fisiológicas, pelos tratamentos medicinais, ou um esteticismo romântico igualmente importante, presentes em (...) *las fuentes termales, las playas, las cimas alpina ...*, en suma: *los lugares donde el paisaje natural sale del anonimato y se reviste de determinados caracteres, donde se hace "pintoresco" o "sublime"* (Sica, 1981).

Além das funções recreativas, estes centros também se aperfeiçoaram como locais terapêuticos, ficando conhecidos como cidades da saúde. Por estarem localizadas em áreas geograficamente privilegiadas, ou pela altitude ou pela proximidade com olhos d'água minerais ou com o mar, estas cidades também atraíam pessoas enfermas<sup>21</sup>. A cura Hidro-Termo-Climática, visava principalmente a revitalizar o estado funcional do organismo para dominar ou atenuar a doença.

Dentre os métodos utilizados para o tratamento de doenças destacou-se a Hidrologia, ramo da ciência que estuda as águas em geral, minerais, potáveis e outras. O emprego das águas medicinais como remédio inclui-se como um procedimento dos mais antigos, utilizado desde a época do Império Grego, onde o poder curativo das águas exercia grande fascínio e predominância entre os povos

---

<sup>21</sup> Entre as doenças tratadas nestas cidades da saúde estavam: *esgotamento nervoso; doenças dos rins; doenças crônicas do fígado; uréia no sangue; ácido úrico; cálculos renais; moléstias da nutrição; operados da vesícula; reumatismo; doenças de pele; ecterícias; diabete; colite crônica; urticárias crônicas; doenças do estômago e intestino; intoxicação intestinais; etc.* (Jornal *Águas de São Pedro*, 1958-1960).

primitivos (Camargo, 1990). A grande frequência e concorrência a esses mananciais por parte de pessoas enfermas, acometidas das mais diversas doenças, propiciou o início de verdadeiras *escolas médicas* de prática hidroterápica. A fim de melhor disciplinar esses estudos os franceses criaram as palavras *Crenologia* ou *Crenoterapia* (*fonte que cura*) para designar o estudo e tratamento por meio de águas minerais naturais.

A evolução da Hidrologia Médica esteve sempre paralela à da Medicina Interna Generalista no período pré-Guerra, apoiada em conhecimentos técnicos obtidos na época. Geralmente, as águas minerais foram utilizadas sob três modalidades de práticas termais: como bebida, em banhos e fricções e em *aplicações diretas da água nas cavidades naturais* (Camargo, 1990). Com o incentivo da Alopátia na trans e pós-guerra, a *Crenoterapia* entrou em declínio. Mesmo assim, esta outra virtude das cidades balneárias contribuiu para sua consolidação enquanto nova tipologia urbanística.

Logo se tornaram empreendimentos lucrativos para inúmeras sociedades e grupos financeiros que se apoderavam destes locais em busca de lucro através da renda imobiliária. Em muitos casos, estas *indústrias sem chaminés* tornavam-se renda de monopólio uma vez que a oferta era quase irreprodutível. Os empreendedores também foram beneficiados pela ajuda de Estados *paternalistas-autoritários* que incentivavam a exploração e o desenvolvimento deste setor da economia.

A disseminação por outras classes sociais e o consecutivo aumento das atividades turísticas deu-se a partir das primeiras décadas do século XX, quando ações empregatícias implementadas por tais Estados aumentaram o tempo livre dos trabalhadores, segundo Ethel B. Medeiros em seu livro *O Lazer no Planejamento Urbano* (1971):

*No século XX, finalmente, logrou o homem substancial ampliação do seu tempo livre. Após as recomendações do Tratado de Versailles e da Conferência Internacional do Trabalho, em 1919, a maioria dos países foi fixando o máximo da jornada de trabalho em 8 horas, regulamentando a atividade profissional de menores e mulheres e promovendo legislação sobre descanso semanal, férias remuneradas e aposentadoria.* (Medeiros, 1971)

A criação de espaços direcionados ao lazer e à cura, qualificados pelas atividades específicas e pela liberdade de usufruto do tempo livre, tornaram-se recorrentes nas cidades desde então. Profissionais, arquitetos, urbanistas e aqueles interessados em prover melhores condições aos habitantes urbanos, defendiam estes espaços dentro das cidades como fez o arquiteto Le Corbusier em *A Carta de Atenas*, de 1941, ao propor uma *contrapartida para o trabalho estafante da semana, tornar o dia de repouso verdadeiramente revitalizante para a saúde física e moral, não mais abandonar a população às múltiplas desgraças da rua. Uma destinação fecunda das horas livres forjará uma saúde e um coração para os habitantes das cidades* (Le Corbusier, 1993). Porém, espaços caracterizados por esta atividade ficaram marcados definitivamente através das obras e projetos implementados fora da

zona urbana. Eram cidades ou equipamentos instalados em áreas rurais envolvidas diretamente com alguma especificidade geográfica (montanhas, praias, recursos d'água, etc.)<sup>22</sup>.

Morfologicamente, as cidades balneárias apresentavam ampla variedade de tipos e formas como: ... *núcleos fundados ex novo conforme a esquemas regulares, o bien caracterizados por desarrollos morfológicos fundidos orgánicamente en el paisaje; expansiones apoyadas en preexistencias históricas, incluso muy antiguas, com su propia articulación formalmente autónoma, o com un aprovechamiento particular de la orografía y de los recursos naturales* (Sica, 1981).

Do ponto de vista estrutural, estas cidades com funções restritivas apresentavam-se, sob alguns aspectos, dependentes de núcleos urbanos vizinhos maiores, em virtude da necessidade de obtenção de bens não produzidos em seu interior; diferentemente das Cidades-Jardins, núcleos elaborados como auto-sustentáveis. Podiam ser considerados como subúrbios dos grandes centros industriais, subservindo-os com atividades que amenizassem os efeitos negativos derivados de suas estruturas. Entre os equipamentos presentes nessas cidades balneárias, o turismólogo Roberto C. Boullón listou em seu livro *Planejamento do Espaço Turístico* (2002) aqueles ligados à hospedagem (hotéis, hospedarias e pousadas, pensões, casas e chalés, *trailer parks*, camping) até aqueles que envolviam a alimentação do visitante (restaurantes, cafés, quiosques, restaurantes típicos); o entretenimento (cassinos, cinemas e teatros, clubes esportivos, parques temáticos, balneários, discotecas, bares, etc.); ou outros serviços (comércio, transportes turísticos, primeiros socorros, módulos policiais, estacionamentos, informação, guias). O mesmo autor referiu-se também às instalações peculiares que áreas turísticas como estas continham. Nas regiões praianas ou de água: caramanchões, cabanas ou alamedas; barracas ou tendas; guarda-sóis e espreguiçadeiras; nas regiões montanhosas: mirantes, circuitos de trilhas, abrigos, funiculares, teleféricos; e outras equivalentes a qualquer espaço destinado ao lazer: piscinas, vestiários, parques, golfe, tênis, outros esportes, passarelas, pontes, etc.

Morfologicamente, estas unidades turísticas (nome próprio dado às concentrações menores, pequenas aldeias, que se produzem para explorar intensivamente um ou vários atrativos situados um junto do outro, ou, o que é mais exato, um dentro do outro, como é o caso de uma fonte de águas termais [Boullón, 2002]) apresentavam aspectos semelhantes, como podemos observar, através do levantamento feito em *Historia del Urbanismo* (1981) de Paolo Sica. São exemplos desta tipologia urbanística criadas em diversos países europeus e nos Estados Unidos, com características próprias de cidades voltadas ao recreio e tratamento medicinal.

---

<sup>22</sup> O escritor Roberto C. Boullón denominou estas áreas turísticas como *Espacio potencial* sendo a *possibilidade de destinar o espaço real a algum uso diferente do atual; portanto, o espacio potencial não existe no presente, sua realidade pertence à imaginação dos planejadores, quando, depois do diagnóstico, ao passar para a parte propositiva do plano, estudam-se as posibilidades de uso de um território.* (Boullón, 2002)

Na Inglaterra, além de cidades como Bath, Droitwich, Harrogate e Blackpool, outras aglomerações surgiram com a finalidade recreativa como:

- Buxton: estância termal, de 1780, com dezenas de hotéis e equipamentos para desfrute do tempo livre, e que se desenvolveu ao longo do século XIX;
- Cheltenham: estância termal com maior desenvolvimento no período de 1800 a 1840; considerada uma *New Town* (Cidade Nova) com inúmeros planos urbanísticos consecutivos e construções de arquitetura significativa da época. *Los manantiales naturales descubiertos a cierta distancia entre sí determinan el aspecto amplio y espacioso de la pequeña ciudad, que de forma un tanto naturalista sigue las líneas del pueblecito originario, los caminos rurales y las divisiones curvilíneas de las fincas agrícolas. En lugar de un centro localizado com precisión, el alma de esta garden-town de paseos e parques frondosos está constituida por la prestigiosa arteria de la Promenade (...)* (Sica, 1981);
- Brighton: cidade litorânea, de 1820, foi uma iniciativa privada da empresa *Cliff Bridge Company* com várias e significativas realizações de planejamento urbano. Neste balneário, destacou-se a unidade dada ao conjunto de edifícios que compõem a orla e a entrada principal da cidade, impedindo que as edificações recebessem arquiteturas diferenciadas;
- Bournemouth: de 1835, planejada na costa sul inglesa já para atender a classe média. Plano contendo proposta de casas unifamiliares isoladas, preocupação sanitária e cultural.

Este grupo de cidades inglesas, projetadas e planejadas para atender uma determinada função através de elementos urbanísticos ou da implantação de edifícios especializados (cassino, balneário, hotéis), criou raízes não apenas em território britânico como saltou ao continente europeu e americano disseminando-se por outros países e dando origem às cidades de:

- Deauville (França): empreendimento privado, de 1859, para estação de banhos marinhos. Apresentava um traçado quadriculado com quadras de tamanhos variados cortadas por vias diagonais, com o prédio do cassino no centro do plano em posição de destaque;
- Canche (França): balneário litorâneo que, em 1894, por iniciativa do promotor inglês John Whitley, recebeu uma planta típica dos bairros suburbanos ingleses com passeios sinuosos e residências unifamiliares;
- Baden-Baden (Alemanha): cidade termal com período de maior desenvolvimento entre 1815 e 1830, com equipamentos públicos implantados no século XIX, entre eles, o cassino, o teatro, o edifício para exposições, museu, passeios arborizados e os estabelecimentos de banhos que valorizaram as fontes termais do balneário (separados por sexo: *Federico*, para homens, e *Augusta*, para mulheres);

- Marienbad (Alemanha): cidade transformada em balneário termal a partir de 1818, por decreto imperial. Com um parque público (1924), projetado pelo arquiteto Vaclav Skalnik, elemento este com a função de organizar o futuro crescimento da cidade;
- Bad-Nauheim (Alemanha): nestas termas os *aquáticos* obtinham informações sobre assuntos médicos no Instituto Balneológico do Estado de Herse ou na Associação dos Médicos de Bad-Nauheim. Cerca de 70 médicos perfaziam o corpo clínico da estância.
- Chianciano (Itália): empreendimento que no início do século XX começou a explorar os banhos termais visando a fins lucrativos. O centro deste balneário circundava a estrada Siena-Chiusi, ladeada por hotéis e equipamentos de lazer separados por terrenos livres ou áreas verdes;
- Saratoga Springs (Estados Unidos): estância hídrica (*watering place*) existente desde o começo do século XIX por seus mananciais de salinas, com infra-estrutura de lazer, hotéis e chalés. Sua população, em 1910 (15 mil habitantes), chegou a quadruplicar em épocas de temporadas. A cidade se desenvolveu ao longo de uma via principal de mais de 3 km de longitude (*Broadway*) com um parque de mais de 500 hectáres (*Woodlawn Park*).

Como podemos observar, estes exemplos acima, dentre dezenas existentes<sup>23</sup>, independente dos recursos naturais explorados, apresentavam semelhanças entre si desde sua apreensão enquanto um empreendimento, fosse ele de iniciativa do governo ou de empresas de capital privado, até a infra-estrutura que os constituíam, como: equipamentos de lazer (cassino, museu, teleférico), hotéis, áreas verdes, termas, etc. Aqueles que receberam maior atenção por parte de seus financiadores e projetistas se beneficiaram de inovações urbanísticas importantes para a época como o isolamento da habitação no lote ou o traçado sinuoso adequando-se à topografia dando ao local um caráter pitoresco, próprio das áreas campestres.

A evolução desta *industria del tiempo libre* se deu pela difusão mundial deste conceito urbanístico e, num plano maior, pela assimilação por inúmeros países dos novos modos de vida impostos pelo processo capitalista industrial. Os países em desenvolvimento do Terceiro Mundo constituíram-se como importantes polos receptores desta *colonización turística* (Sica, 1981).

No Brasil, o incentivo à criação de cidades voltadas ao lazer e à cura recebeu apoio estatal (tanto do governo imperial como, posteriormente, dos governos de República, com destaque para o de Getúlio

---

<sup>23</sup> Outros exemplos de cidades balneárias: Áustria (Josefplatz, Badgastein e Bad Ischl); Bélgica (Ostende e Spa); Holanda (Scheveningen); França (Vichy); Suíça (Carlsbad, Davos, Grindelwald, Zermatt e St. Moritz); Espanha (San Sebastián) e Estados Unidos (Lenox, Colorado Springs, Newport e Miami). Além dessas cidades, em Moscou foi aberto o Instituto Central de Balneologia para o curso de aperfeiçoamento aos médicos práticos das Estações de Águas (Jornal *Caldas de São Pedro*, 02/08/1936).

Vargas, 1930-1945); como também foi auxiliado pelas conjunturas político-econômicas externas. As Grandes Guerras Mundiais (1914-1918; 1939-1945) impossibilitaram as ações turísticas dentro do continente europeu, redirecionando tal público para outras regiões com mesmo potencial, como o Brasil (Steinke, 2002). Viajavam para cá não apenas turistas sul-americanos (argentinos e uruguaios) mas, inclusive, europeus e norte-americanos impossibilitados de praticar tal atividade em seus países.

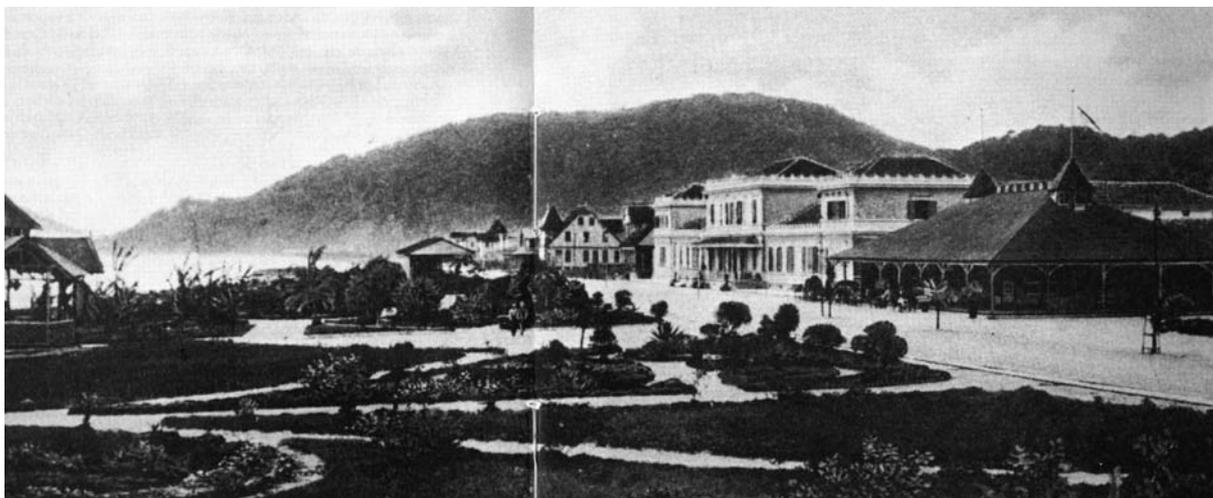
Desde o Império, a prática de vilegiatura (*temporada que habitantes da cidade passam no campo, na praia ou nas montanhas*) era feita pela Corte nas primeiras cidades do gênero no país, dentre elas: Petrópolis (RJ); Poços de Caldas, Araxá e Caxambu (MG) e Caldas da Imperatriz (SC). Todas elas localizando-se nas montanhas ou em volta de fontes termais *para combater os calores tórridos do verão no litoral* (Deffontaines, 1944). Já na República, outras cidades entraram em cena para conformar uma rede de cidades especializadas em lazer e tratamento médico. Como estâncias climatológicas tínhamos: Petrópolis, Teresópolis, Itatiaia e Friburgo no Estado do Rio; Campos do Jordão, São José dos Campos e Guarujá no Estado de São Paulo; Serra de Estevão – Quixadá no Ceará; Feira de Santana, Jacobina, Jurema, Itaparica e São Thomé na Bahia; Palmira e Barbacena em Minas Gerais. Dentre as estâncias hidrominerais, encontravam-se: Águas de Lindóia, Serra Negra, Valinhos, Prata, Ibirá, Monte-Cristo, Quilombo, Canidú, Mogi das Cruzes, no Estado de São Paulo (nenhuma em condições favoráveis a exploração do turismo), e São Lourenço, Lambari e Cambuquira, no Estado de Minas Gerais (Jornal *Caldas de São Pedro*, 02/08/1936).

Desta rede de cidades que se formou, algumas foram privilegiadas por terem recebido devida atenção tanto por parte de seus empreendedores como por parte de seus projetistas, na execução de um plano estritamente direcionado a atender as necessidades recreativas e terapêuticas. Poços de Caldas apresentou uma Companhia de Melhoramentos, que a partir da década de 1910, iniciou intervenções de embelezamento da região central com parques e jardins – realizadas pelo arquiteto Eduardo Vasconcelos Pederneiras – a exemplo da instalação de novos equipamentos como o Palace Hotel, as termas, o coreto, a biblioteca. Da mesma forma, o Balneário Hidromineral do Barreiro, localizado no município de Araxá (MG), sofreu uma remodelação sob as mãos do engenheiro Lincoln Continentino (mesmo autor do bairro Cidade-Jardim em Belo Horizonte), adequando as novas construções a um ambiente mais bucólico e organicamente traçado.

No Estado de São Paulo, antes da construção da estância hidromineral de Águas de São Pedro, duas estâncias climatológicas já haviam sido projetadas por profissionais qualificados: Guarujá, no litoral, e Campos de Jordão, na Serra da Mantiqueira.

A cidade litorânea do Guarujá foi o *primeiro grande plano imobiliário para o lazer* (Reis Filho, 1994) realizado no Estado de São Paulo. Conseqüência do surto de enriquecimento que o Estado vinha acusando, esta cidade precedeu o plano da cidade vizinha de Santos em 13 anos. Empreendimento organizado em 1892 pela *Companhia Balneária da Ilha de Santo Amaro*, ligado ao grupo econômico

*Prado, Chaves e Cia.*, o plano urbanístico e arquitetônico coube ao engenheiro civil Elias Fausto Jordão Pacheco<sup>24</sup>.



**Fig. 130** O balneário do Guarujá; à beira-mar, grandes palacetes. (fonte: Reis Filho, 1994)

Formado pela Faculdade de Cornell (EUA), Pacheco trabalhou para a *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* e para a *Companhia Ituana*, antes de assumir o plano para o balneário. Neste, tomou como referência os projetos de Cidades Novas norte-americanas das regiões pioneiras e de alguns empreendimentos urbanísticos mais sofisticados, da região de Rhode Island. Como consequência, verificou-se uma cidade construída sob os moldes da arquitetura e do urbanismo anglo-saxão. Paralela à orla marítima (**Fig. 130**) foram implantadas, em seqüência, uma faixa de jardim, os principais edifícios (Grande Hotel, Cassino, igreja, etc.) e a linha férrea (ramificação da *São Paulo Railway* alocada em Santos). Todos os edifícios, inclusive as 46 casas em estilo chalé (**Fig. 131 e 132**), foram projetados e construídos com madeiras importadas do Estado da Geórgia (EUA), constituindo-se numa *visão do oeste americano em pleno litoral paulista* (Reis Filho, 1994), e servindo como atrativo para os setores de mais alta renda que se formava nas grandes cidades daquela época.

<sup>24</sup> Segundo Nestor Goulart Reis Filho, em seu livro *São Paulo e outras Cidades. Produção Social e Degradação dos Espaços Urbanos* (1994), alguns dos membros participantes desta Companhia, após o planejamento do Guarujá, foram para a estância de Poços de Caldas.



**Fig. 131** Hotel principal no Guarujá; madeiras vindas dos EUA.  
(fonte: Reis Filho, 1994)



**Fig. 132** Igreja e residências de veraneio.  
(fonte: Reis Filho, 1994)

Já em Campos de Jordão, cidade localizada à 1.700m. de altitude, sua origem se remeteu ao tratamento de doenças como a tuberculose. Posteriormente, além de estação de cura, seu planejamento transformou-a em cidade de repouso e recreio (Steinke, 2002). Com projetos isolados de Jorge de Macedo Vieira (levantamento topográfico em 1924 e urbanização do bairro Vila Izabel em 1935), foi com o plano de Francisco Prestes Maia, em 1935, que a cidade recebeu devidas atenções. Fundamentada em um *master plan*, integrando as estruturas existentes às novas propostas idealizadas, a estância foi dotada de um plano de expansão limitada e direcionada ao longo de um eixo central que cortaria todo o município. Ao centro deste eixo, margeado por vias automotivas, um parque linear e uma linha férrea demarcavam a sinuosidade do vale da estância (linearidade e delimitação de expansão urbana similar à Cidade Linear de Soria y Mata). Além disso, medidas de zoneamento para impedir a descaracterização da cidade como local turístico também foram tomadas.

Embora o Estado de São Paulo contasse com duas estâncias climatológicas, este ocupava posição secundária no que se referia às estâncias hidrominerais. Enquanto o Estado de Minas Gerais possuía estações de cura que ofereciam condições – *equipamentos especializados, regime e conforto dos hotéis, diversões, passeios, tratamento médico, ambiente propício ao repouso e tudo que se pode aspirar para reaqusição da completa higidez* (Revista Brasileira de Crenologia in *Jornal Caldas de São Pedro*, 25/04/1937) – comparadas às européias para cura hidromineral, faltava ao Estado paulista exemplar de tal altura. Seus turistas migravam para Poços de Caldas, Pocinhos do Rio Verde ou Araxá, em busca dessas virtudes.

Com a descoberta de águas minerais na região do município de São Pedro e com a iniciativa empreendedora dos irmãos Moura Andrade, este cenário se modificaria. Para o sucesso desta iniciativa – construir uma estância hidromineral condizente com as boas normas da vida moderna – não bastava possuir as fontes *minero-medicinais* e seus meios de exploração e captação; era necessário propiciar a seus visitantes condições de saneamento, de conforto e de atendimento.

Assim, a criação de ambientes esteticamente livres de monotonia (com ampla diversificação nas acomodações, respeitando sempre os critérios fundamentais de funcionalidade e beleza) e isentos das dificuldades de espaço e da angústia das aglomerações urbanas (típicas das grandes cidades) apresentavam-se como irrefutáveis.

Era chegada a hora de se elaborar um bom projeto. Um projeto para uma estância hidromineral que unisse as ações terapêuticas das águas minerais com um ambiente construído propício ao repouso físico e psíquico, à liberdade das ações humanas, ao recreio e à ociosidade.

## 5.2. A CRIAÇÃO DE UMA CIDADE NOVA

*Lembra Jean-Michel Roux (1980, p. 123) que as transformações do território (...) não apenas resultam de uma pressão imperiosa do sistema socioeconômico. Elas também são o fruto de modelos ideológicos sobre “o desenvolvimento” e a “modernidade” que se impõe aos detentores do poder.*

Milton Santos (1994, p.108)

Presentes no Velho Continente desde a Antigüidade ou, mais recentemente, no Continente Americano, através de uma rede urbana fincada pelos espanhóis na conquista do território, as Cidades Novas também foram objeto de trabalho e base dos ideais formulados pelos urbanistas utópicos no final do século XIX. A criação do novo como resposta aos problemas existentes revelava-se como a oportunidade de superação de erros e de alcance do desejado.

Geralmente, o surgimento de um novo aglomerado urbano esteve atrelado a fatores ou transformações ocorridos nos setores econômico, político e social de um país. Definiam-se estratégias políticas, traçava-se o desenvolvimento econômico, buscava-se a colonização e expansão territorial, programava-se a relocação geográfica, tendo como resultado físico a criação de uma cidade, ou uma rede de cidades, com funções previamente estabelecidas.

Diferente das cidades construídas ao longo do tempo – a cidade como um processo temporal –, uma Cidade Nova tem um marco de origem, uma data na qual podemos fixar nossa atenção e ater-nos aos detalhes de sua criação. Ela permite-nos construir este momento revelando os fatores que determinaram a escolha do local, os detalhes projetuais elaborados e as particularidades que envolvem sua implementação num único período de tempo.

### 5.2.1. A ESCOLHA DO LOCAL

A escolha do local para a implantação de uma Cidade Nova estava condicionada a fatores geográficos (corpos fluviais, geomorfologia, tipo de solo, vegetação, densidade demográfica, fontes de reserva mineral, etc.) e às condições de infra-estrutura existentes na proximidade (eixos de transportes, outros núcleos urbanos, etc.). Eram atrativos e pontos de apoio que poderiam contribuir para seu desenvolvimento nos primeiros anos de vida.

A escolha do local onde hoje encontramos a estância hidromineral de Águas de São Pedro mostra-nos que sua localização decorreu de tais fatores, e que, através dos fatos históricos apresentados a seguir, permite-nos entender melhor a formação de uma Cidade Nova.

A região do município de São Pedro, localizada na zona central do Estado de São Paulo, apresentava, nas primeiras décadas do século XX, uma economia baseada na lavoura cafeeira e tinha, como mão-de-obra, os migrantes e imigrantes provenientes de várias partes (principalmente brasileiros e italianos). O ritmo acelerado e exploratório desta economia entrou em declínio nos anos 20 quando a lavoura cafeeira já não apresentava mais os rendimentos de anteriormente como a reportagem, intitulada *A Crise do Café*, do *Jornal de São Pedro*, ilustrava: *As conseqüências das más condições do comércio do café e do retraimento dos bancos em não fornecer dinheiro para custeio, a lavoura cafeeira deste município está sofrendo grandes prejuízos, achando-se em dificuldades os negociantes da nossa praça e, bem assim, centenas de operários agrícolas, por falta de trabalho* (Jornal São Pedro, 17/02/1929).

O depauperamento do solo<sup>25</sup> e as crises no mercado comercial (concorrência com áreas em franca expansão, como a do Norte do Estado do Paraná) levaram a lavoura cafeeira local ao colapso, e com ela todos aqueles envolvidos neste complexo econômico. As possibilidades de mudanças estavam na exploração de outro produto proveniente do solo, na verdade, do subsolo: o petróleo.

Na região de São Pedro, foram descobertas águas com *forte odor de querosene* (enxofre) que brotavam do solo em pontos específicos ou estavam presentes em pequenos córregos da região. Este fato ocorreu no ano de 1870, quando um bandeirante, ao cruzar o Estado rumo ao norte, presenciou este caso inusitado. Desde então, as notícias se difundiram e a região ficou conhecida como o Bairro do Querosene (Jornal Caldas de São Pedro, 03/04/1938). Na década de 1920, o interesse político e econômico para substituir o café (em crise) através da exploração de um novo produto, levou as autoridades nacionais e estaduais a incentivarem pesquisas e inspeções em áreas possíveis de obtenção do petróleo, dentre elas: São Pedro.

Sendo a primeira localidade a ser explorada no Estado de São Paulo, as primeiras inspeções foram feitas ainda na década de 1910. A exploração efetiva se deu apenas em 1931, quando o engenheiro de minas Angelo Balloni (italiano, residente da cidade de São Paulo há vários anos e proprietário de terras na região de São Pedro) tomou a iniciativa. Com sondas chegando a uma profundidade de 1615 metros, o *ouro negro* desejado não foi encontrado; dos poços perfurados apenas brotava água em grande abundância e com alto teor de minério (encontradas a uma profundidade que variava de

---

<sup>25</sup> Segundo aponta a geógrafa Adyr Aparecida Balastrieri Rodrigues, em sua tese *Águas de São Pedro – Estância Paulista. Uma Contribuição à geografia de recreação* (1985), o solo superficial, profundo nos fundos de vale, corresponde na sua maior parte a depósitos coluviais, constituídos de areia fina com pequena porcentagem de silte e argila. (...) Trata-se de solos muito pobres, com elevado teor de acidez, necessitando de correção para reflorestamento (...).

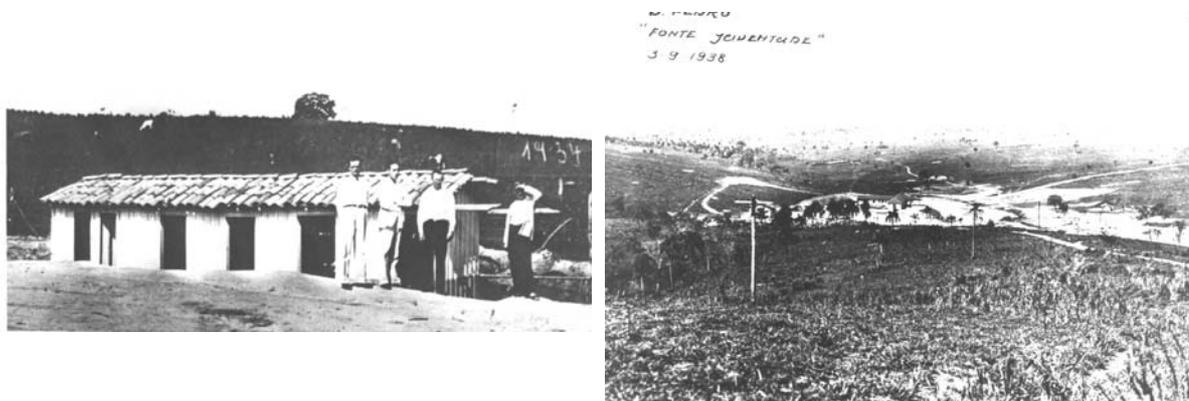
370 a 480 metros). Dessa época, permanece a estrutura da torre (**Fig. 133**) e a tubulação em aço tipo *Mannesman*, característica da perfuração de petróleo<sup>26</sup>.



**Fig. 133** Torre construída para inspeção de petróleo na região de São Pedro.  
(fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.239)

A partir deste fracasso, entrava em cena o fazendeiro local Ângelo Franzim, em cujas terras se localizava a perfuração que produzia estas águas (hoje conhecida como Fonte da Juventude). O fazendeiro fez construir ali, no ano de 1934, em meio ao descampado (o antigo cerrado havia cedido lugar à lavoura do café que por sua vez tinha deixado mudas do capim “*barba de bode*”), um tosco balneário (**Fig. 134 e 135**), de tábuas, destinado a banhos pessoais e bebedouro para os animais de sua propriedade.

<sup>26</sup> Segundo depoimento dado, em 19/09/2002, por Antonio Francisco de Moura Andrade (filho de Octavio Moura Andrade): o poço de petróleo é diferente do poço artesiano. No poço artesiano se faz um buraco grande de largura, com um tubo central circundado por pedras. Estas pedras servem como filtro e dreno de águas superficiais, que são levadas ao fundo do poço para, em seguida, serem extraídas por bomba. Já no poço de petróleo, os tubos são inteiros encamisados, na largura e na profundidade, porque, caso surgisse petróleo, não poderia haver qualquer tipo de vazamento. Com esta infra-estrutura, garantiu-se que as águas minerais permaneçam puras até hoje, sem qualquer forma de contaminação, e a certeza de que elas vêm de lençóis profundos e não de reservas aquíferas próximas à superfície.



**Fig. 134** 1º balneário construído – condições precárias. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.242)

**Fig. 135** Área do futuro loteamento; devastada pela lavoura cafeeira. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.242)

Em 1935, um grupo de figuras locais, visando à rentabilidade que tal estabelecimento poderia proporcionar, associou-se e comprou uma área de 100 mil m<sup>2</sup> (10 hectares) ao redor desta fonte, onde construíram um balneário em alvenaria (**Fig. 136**), ladrilhado, com 12 banheiras para banhos, sanitários, sala de espera, casa para caldeira e bomba d'água, etc. Esta sociedade era formada por Carlos Mauro, Patrício Miguel Carreta, José Matarazzo, Victorio Mazziero, Joviano Nouer, Ernesto Giocondo, Antonio Albino Ribeiro, João Batista Algodoal e Emílio Marozzi (Escritura de compra e venda, lavrada no 2º Cartório da Comarca de São Pedro, no livro nº. 59, à folha 37). Porém, faltava a tal sociedade maiores conhecimentos e ambições mais altas, como descreve a reportagem de primeira página do *Jornal Águas de São Pedro* do dia 24 de julho de 1960:

*Para a região o período anterior aos últimos vinte anos foi como o bruxoleio de uma lampada a que faltava azeite. Acêsa por Angelo Franzin, com seu pequeno balneário de madeira, em torno à chama tremeluzente rodopiavam mariposas ambiciosas – cada qual mais ávida por transformá-la em velocino de ouro, por um passe de mágica, uma vez que tanto a capacidade pessoal, quanto a capacidade financeira, andavam, de par, ausentes. Nelas não se via senão o desejo de enriquecer com um bom negócio. Sòmente quando surgiu o idealismo dos grandes realizadores, a vontade férrea aliada à capacidade do administrador e ao desprendimento do dinheiro, que para esta região carregou sem conta nem medida, sòmente então surgiu a estância de Águas de São Pedro. (Jornal Águas de São Pedro, 24/07/1960)*

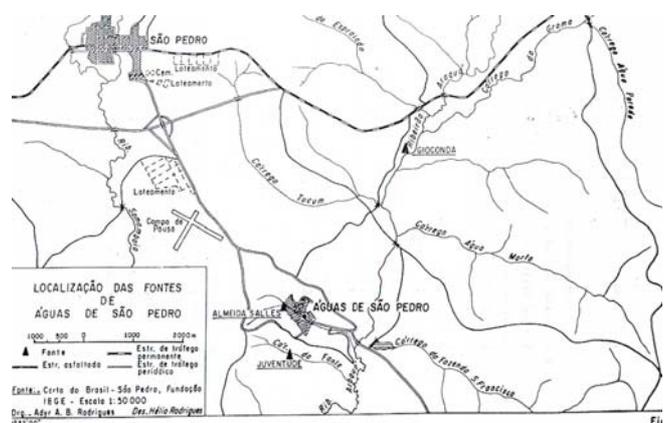


**Fig. 136** 2º balneário construído – melhorias para atrair mais turistas e enfermos.  
(fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.243)

No ano anterior, em 1934, Octavio Moura Andrade, em visita ao município de São Pedro para resolver questões ligadas ao comércio de café, teve a oportunidade de conhecer o balneário, ainda nas condições precárias inicialmente implantadas. O convite foi feito pelo farmacêutico Patrício Miguel Carreta, um dos membros da sociedade. Com sua visão empreendedora, aprimorada pelas experiências tidas anos antes com a criação da cidade de Andradina, Octavio Andrade e seu irmão Antonio Joaquim de Moura Andrade, tendo visitado as estâncias de Caxambu, Lambari, São Lourenço, Poços de Caldas (depoimento de Antonio F. Moura Andrade, 19/09/2002), aplicaram capital na sociedade já existente e formaram a *Empresa Águas Sulphúricas e Thermaes de São Pedro S/A*, possuindo 48,7% das ações (sendo 31,2% de Antonio e 17,5% de Octavio), e o restante dividido entre 36,3% de investimentos da sociedade local e 15% de investidores de cidades como Piracicaba e Araras (Diário Oficial, nº. 239, 16/10/1935). Os cargos principais foram assim distribuídos: Antonio J.M. Andrade (diretor-presidente), Octavio M. Andrade (diretor-superintendente) e Carlos Mauro (diretor-gerente).



**Fig. 137** Localização geográfica de São Pedro. (fonte: Rodrigues, 1985)



**Fig. 138** Localização da Estância em relação ao núcleo urbano vizinho de São Pedro. (fonte: Rodrigues, 1985)

Cabia a esta Empresa, a partir de sua fundação, criar condições físicas que dessem retorno aos investimentos aplicados. Antes de prosseguirmos com o estudo do projeto, localizemos geograficamente a estância.

Situada a uma distância de 199 km da capital paulista, o balneário de Águas de São Pedro foi implantado na zona central do Estado (Fig. 137), à 8 km. da cidade de São Pedro (Fig. 138). Inicialmente, o único acesso à estância era feito através da cidade vizinha por “jardineiras”, que transportavam os *aquáticos* por meio de uma precária estrada não pavimentada (Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A, 1940). Chegava-se a São Pedro por trem (através de uma ramificação da Estrada de Ferro Sorocabana, de bitola estreita, que vinha de Piracicaba a São Pedro, num percurso de 60 km, com sete paradas e período de viagem aproximado em duas horas e quarenta minutos). Posteriormente, com o aperfeiçoamento dos meios de transportes – aniquilamento do espaço pelo tempo – as viagens de trem começaram ser substituídas por viagens em veículos automotores ou viagens aéreas (Fig. 139), diminuindo o tempo de viagem. As estradas de rodagem partiam de São Pedro com direção à Charqueada e depois Rio Claro (Fig. 140); não havia, naquele momento, ainda qualquer conexão entre o balneário e a cidade de Piracicaba (distante 22 km).

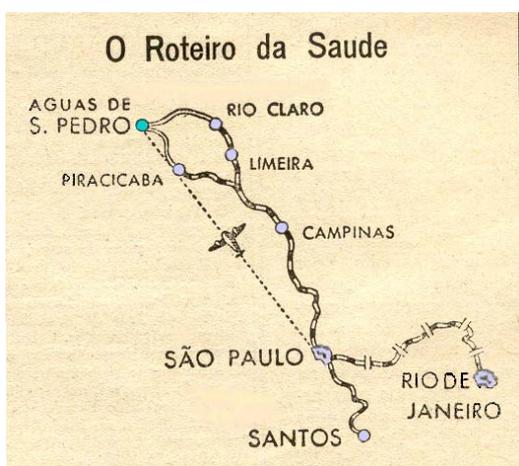


Fig. 139 Formas de acesso à Estância (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.239)

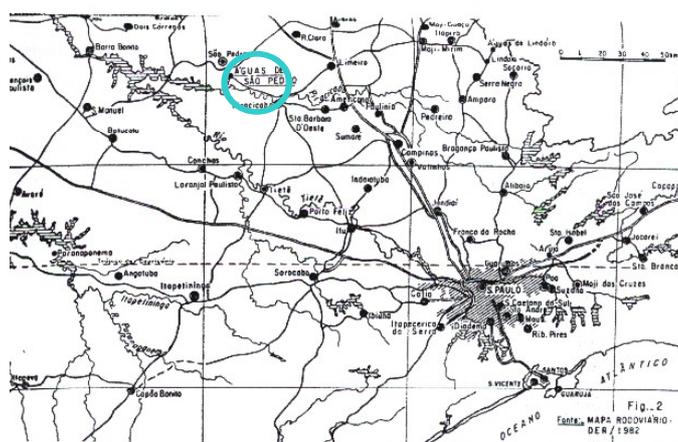


Fig. 140 Vias rodoviárias de acesso. (fonte: Rodrigues, 1985)

A escolha do sítio para construção do núcleo turístico começou em 1936, uma vez que o local onde os primeiros balneários foram implantados inviabilizava qualquer empreendimento pela presença do terreno alagadiço. Esta tarefa foi feita pelo engenheiro Luiz Camerlingo como reporta a passagem retirada do *Memorial* escrito por Jorge de Macedo Vieira em dezembro de 1939: *Quando fomos convidados para estudar o projecto de urbanisação da estancia “Águas de São Pedro”, já havia sido escolhido o local para a implantação da estancia propriamente dita: as cabeceiras do correjo Bebedouro, a montante da fonte sulfurosa e do actual balneario. Já ahi encontrámos lançadas as*

*fundações do grande hotel. Só elogios merecem a Empresa e o saudoso collega Luiz Camerlingo que haviam orientado aquella escolha* (Vieira, 1939).

A área escolhida pela Empresa e por Camerlingo para a implantação da estância foi completada dois anos mais tarde (1938) com a área adjacente onde seria construída a cidade de Águas, como o próprio autor do projeto revelou:

*Faltava escolher o local para a cidade de aguas, que viria completar o projecto. Facil tarefa essa, pois impunha-se a escolha do restante da bacia do Bebedouro, seja pela proximidade ao balneario – razão de ser da própria cidade – seja pelas vantagens da topographia do terreno, seja pela facilidade no lançamento de rédes de aguas e exgotos, seja pela concentração dos serviços municipaes, seja pela defeza de ventos, seja, ainda, pelo lado esthetico, dada a beleza do panorama.* (Vieira, 1939)

Este terreno, escolhido estrategicamente tanto para a estância como para a construção da cidade, estava compreendido por entre as encostas de dois morros (de até 566 metros altitude em relação ao nível do mar), que se uniam em uma das pontas delimitando o terreno (cabeceira do córrego Bebedouro; local escolhido para implantação da estância) e caracterizando-o como uma ferradura. Ao centro desta, situava-se um vale (475 metros na parte mais baixa) cortado pelo estreito córrego. Na parte aberta da ferradura, o córrego Bebedouro desaguava no rio Araquá (afluente do rio Piracicaba). Este rio delimitava o restante do território necessário para implantação da cidade, perfazendo uma área total de 282 hectares (2.818.365 m<sup>2</sup>; lembrando-se que Letchworth – a primeira Cidade-Jardim – contou com uma área muito superior a esta, de 1.538 hectares ou 15.380.000 m<sup>2</sup>) (Vieira, 1939).

Toda a área estabelecida para seu projeto (tanto do balneário quanto da cidade) estava inserida dentro dos limites do município de São Pedro, em sua zona rural. Configurando-se como uma ilha, cercada por propriedades rurais por todos os lados, o balneário, o parque e o loteamento urbano foram implantados, porém, com ausência de área rural própria. Após sua emancipação em 1948, Águas de São Pedro foi considerado o menor município do país.

Além destas características (topografia irregular, corpos d'água e uma das três fontes do balneário: a fonte Almeida Salles), o terreno escolhido não apresentava nenhum maior atrativo. Seu solo, debilitado pelo plantio cafeeiro e por sua composição (arenito silto-argiloso), não permitia o crescimento de qualquer vegetação mais representativa. Terreno transformado em pasto, sem construções, com algumas palmeiras pontuando o espaço; era este o cenário do local escolhido para implantação do projeto.

*Neste vergel do meu torrão paulista  
Entre encantado e penhorado pude,  
Gloria ou penhor e máxima conquista,  
Vêr florescer a rosa da saúde!  
E o meu sensível coração de artista  
Êste banho bemdiz, em beatitude,  
Porque eu não creio que no mundo exista  
Água mais santa ou de maior virtude.*

José Martins Fontes  
(in Jornal Águas de São Pedro, 05/02/1961)

## 5.2.2. PARTIDO PROJETUAL

Logo após a constituição da *Empresa Águas Sulphúricas e Thermaes de São Pedro S/A*, seus integrantes deram início à ampliação do projeto do balneário. Esta expansão não se limitava a aumentar o edifício existente, mas com ela pretendia-se criar todas as condições favoráveis para receber seus visitantes. Tendo incorporado os três olhos d'água das fontes existentes (Gioconda, Almeida Salles e Juventude), com a compra de 1.452 hectares de terra em 1935, a Empresa elaborou um estatuto regulando as devidas funções e regalias a que teria direito depois da implantação do projeto.

Diferente dos princípios howardianos para aquisição e gerenciamento de terras (tarefas que deveriam ser de gestão do governo municipal – cooperativa de moradores –, retirando de cena os proprietários privados e especuladores imobiliários), a Empresa teria plenos poderes para sob a exploração das atividades, como revela o artigo nº. 4 dos Estatutos da Empresa presente no *Diário Oficial*, nº. 239, de 16 de outubro de 1935:

- 1º) a exploração comercial e industrial, sob todos os aspectos, das fontes minerais e medicinais de sua propriedade situadas no município e comarca de São Pedro, e das que posteriormente adquirir;
- 2º) construir e manter balneários, hotéis, e restaurantes, explorando-os diretamente, por conta própria, ou mediante arrendamento;
- 3º) explorar cassinos, uma vez permitidos, e casas e parques de diversões;
- 4º) manter estradas e linhas de transportes, explorando-os diretamente, por conta própria ou por arrendamento;
- 5º) revender em lotes as terras que porventura adquirir. (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 16/12/1935)

A Empresa pretendia deter em suas mãos o monopólio sobre tudo e, com isso, reverter o capital aplicado. A aventura comercial privada (algo que Howard colocava como o mal da cidade do século XIX) estava presente na criação de Águas de São Pedro desde a exploração econômica de seus recursos naturais – como as ações utilizando as águas minerais em tratamentos medicinais –, até a obtenção de lucro com a implementação de programas paralelos – aqueles voltados ao lazer (hotéis, cassino, etc.) e os direcionados diretamente a especulação do solo urbano pela venda de lotes residenciais.

A criação do balneário deveria seguir os moldes propostos pelos sócios da Empresa, que pretendiam implantar uma *Estância modelo para a América do Sul*, e disponibilizar para seus freqüentadores (não apenas brasileiros, como também estrangeiros de várias partes do mundo), atraídos pela terapia termal, um conjunto de infra-estrutura complementares para a prática de atividades recreativas.

O projeto desta cidade apresentou duas etapas: a primeira direcionada à construção do complexo do balneário – *um hotel de luxo, tipo “palace”; um grande hotel tipo intermediário (...); um edifício para termas-sanatório, onde estão localizados: o balneário, as instalações de fisio e mechano-therapia (...); um cassino, duas colônias de férias, um restaurant e as demais instalações indispensáveis (buvette, piscinas, quadras de tenis, etc.)* (Águas Sulphúricas e Thermaes de São Pedro S/A, 1940) –, compreendendo uma área de aproximadamente 147 hectares (52% do total); e a segunda voltada à construção de uma cidade (urbanização e loteamento), com 135 hectares. Conforme os dados já apresentados revelaram, a primeira etapa ficou a cargo do engenheiro Luiz Camerlingo e de outros profissionais da área de pesquisas científicas e de paisagismo; enquanto que a segunda foi realizada por Jorge de Macedo Vieira, auxiliado pelo Escritório Técnico Saturnino de Brito.

Após a escolha da área por Camerlingo e pela Empresa, deu-se início às obras do Grande Hotel (este previsto para receber turistas das classes intermediárias). Implantado próximo à cabeceira do córrego Bebedouro e ilhado por *um descampado a perder de vista* (Fig. 141), a Empresa optou por criar no entorno deste hotel um parque contendo um paisagismo e equipamentos que propiciassem condições de relaxamento e de lazer aos hóspedes. Para isso, foi feito um projeto de reflorestamento e tratamento paisagístico envolvendo toda a encosta circundante.



**Fig. 141** Caracterização da região escolhida para o futuro loteamento (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.242)



**Fig. 142** Festa de inauguração do aeroporto (fonte: Jornal Caldas de São Pedro)

Da mesma forma, iniciaram-se as obras de construção de um aeroporto (Fig. 142), entre São Pedro e a Estância. Além de servir aos propósitos dos irmãos Moura Andrade (detentores na época de inúmeras aeronaves), este equipamento serviria para colocar o empreendimento em conexão com qualquer parte do globo – *um ponto de tangência, de importância crescente, entre cada localidade e todo o planeta* (Marx, 1980) –, viabilizando a vinda de um número maior e mais diversificado (origem) de visitantes.

Como suporte às obras e ao consumo interno do hotel e, posteriormente, da futura cidade, também foi pensado a elaboração de instalações subsidiárias. A auto-sustentabilidade do núcleo, assim como previa Howard para sua cidade ideal, começou a se concretizar através da construção de uma leiteria, uma fábrica de manteiga, uma carpintaria, uma marcenaria e uma olaria, além da implantação de uma granja e pomar (Vieira, 1939). Tais retratado por uma reportagem do *Jornal Caldas de São Pedro* (17/09/1939) escrito por Monteiro Brisolla: *Num sentido de verdadeira autarchia, a Empreza assegurou, para o futuro, o suprimento indispensavel á economia interna da estancia: aves e ovos, verduras, leite, manteiga, mel, frutas (...). Modernamente organizados, os aviarios, as hortas, os pomares, os apiarios, os estabulos se acham prontos, á espera da ordem de entrar em fogo.* (*Jornal Caldas de São Pedro*, 17/09/1939)

Criando-se as bases necessárias para o funcionamento primário da estância, foi iniciado em 1938 a segunda etapa do projeto, voltada à urbanização e ao loteamento da Cidade Nova. Destinada a prover a estância de uma zona urbana, esta etapa foi delegada pela Empresa ao engenheiro urbanista Jorge de Macedo Vieira, com as questões de saneamento sendo subtraídas de sua atenção e direcionadas à responsabilidade do escritório carioca Saturnino de Brito.

A nova *vila* teria capacidade para atender a uma população de 10 mil habitantes (22 mil a menos que o imaginado por Ebenezer Howard)<sup>27</sup>. Atendendo ao programa pré-estabelecido pelo engenheiro Camerlingo, a Empresa definiu quais as funções e elementos que a nova cidade deveria conter para atender tal população. Parte deste programa foi revelado ao público através do artigo intitulado: *Programma para a organização do projecto da “Villa Balnearia”, que a Cia “Agua Sulfidricas e Thermaes de São Pedro” pretende executar nos terrenos de sua propriedade, nos arredores de São Pedro*, sendo extraído do *Jornal Caldas de São Pedro* (26/01/1938):

*A Empreza pretende construir uma “Villa Balnearia” nos terrenos onde surgiu a maravilhosa agua sulfidrica “Fonte Juventude” desejando para esse fim fazer um arruamento modernissimo, seguindo rigorosamente os mais modernos principios de urbanismo. Suas ruas serão providas de guias e sarjetas, arborizadas convenientemente, e, antes de iniciar as construções terão rêde de Agua, Luz e Exgotto.*

*Uma optima estrada circundará a Bacia Hydromineral, toda arborizada com ypês, roxo e amarelo, e asfaltada com perfis convenientemente estudados. Esta estrada dará acesso ao “Balneario”, á Villa e a um dos hoteis, ora em construção.*

*A Cia. Agua Sulfidricas e Thermaes, construirá tres hoteis: um de typo popular, um intermediario e outro de luxo (...).* (*Jornal Caldas de São Pedro*, 26/01/1938)

Como partido projetual, Vieira baseou-se, nas experiências para loteamentos, em áreas acidentadas que havia realizado, implantando o futuro loteamento de forma a adequar-se à área determinada. Do

<sup>27</sup> Na época a cidade vizinha, São Pedro, contava com uma população com um pouco mais de 2 mil habitantes (Rodrigues, 1985).

mesmo modo, utilizou-se de todos os recursos urbanísticos (densa arborização, vielas como passagens para pedestres, ruas sinuosas de aclive suave, esquinas como pequenas praças, talwegues destacados por sua área verde, cruzamentos principais com rotatórias, larga avenida principal de entrada, etc.), presentes nestes projetos, para elaboração de um plano singular.

*Realmente “Águas de São Pedro” nasceu para ser um centro de cura, repouso e turismo, tudo planejado de acordo com o que há de mais moderno na técnica urbanística. Já é um tipo de cidade-jardim, com zonas residenciais, parques e zonas comerciais.*

Jornal Águas de São Pedro (26/04/1959)

### 5.2.3. A IMPLEMENTAÇÃO

Tendo os projetos em mãos, cabia à Empresa *Águas Sulphúricas e Thermaes de São Pedro S/A* concretizá-los. As primeiras iniciativas se voltaram a prover condições básicas para fomentar as obras dos trabalhos programados. Modestos galpões foram construídos nos arredores do balneário para produzir desde tijolos, telhas, madeiramento, ladrilhos, ferramentas, mobílias, como também alimentos (laticínios, frutas, verduras, carnes suína e bovina, etc.) e peças em granito. Segundo artigo do *Jornal Caldas de São Pedro* (25/12/1938), as mudanças podiam ser notadas até na cidade vizinha, São Pedro, que ia, *como essas cidades americanas, que se vêem nas fitas (para os que não as conhece na realidade), mudando de roupa e se estirando do dia para a noite.*



**Fig. 143** 3º balneário construído, agora sob a direção da Empresa. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.243)

As primeiras obras foram iniciadas a partir do ano de 1936, sendo, num primeiro momento, direcionadas às obras de edifícios e de tratamento paisagístico. Dentre estas, apresentaram-se a ampliação do edifício do balneário (de 12 para 30 banheiras) (**Fig. 143**); a construção de um aeroporto (inaugurado no dia 26 de janeiro de 1938) e do Grande Hotel, com cassino e piscina (**Fig. 144 e 145**) finalizada, no dia 25 de julho de 1940 (data esta tida como a fundação da cidade); o reflorestamento da nascente do córrego Bebedouro, através da plantação de milhares de mudas de eucalipto, e a execução do jardim frontal ao Grande Hotel.



**Fig. 144** Cassino (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.239)



**Fig. 145** Piscina (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.239)

A grande dimensão deste empreendimento necessitava, entretanto, de mão-de-obra operária para torná-la realidade. Para a Empresa, isto não foi um empecilho. Recém liberados do campo, pela crise na lavoura cafeeira, os trabalhadores locais constituíam-se numa mão-de-obra abundante e barata, além de *dócil e submissa às regras da grande empresa (...) e que pouco onerava os custos da produção* (Rodrigues, 1985). Numericamente, os empreendedores da Estância contaram com quatrocentos trabalhadores, presentes nas produções fabris e na construção civil.

Em 1938, após a contratação de Jorge de Macedo Vieira (devido à reputação dos trabalhos que vinha realizando na capital paulista, segundo depoimento dado por Antonio F. Moura Andrade em 19/09/2002), deu-se início às obras de urbanização e loteamento das terras. Vieira e sua equipe (Escritório) instalaram base por três anos *numa casa na antiga sede da fazenda onde se construía a estância*. Dali, o engenheiro urbanista comandou o trabalho de *levantamento de curvas de nível, metro por metro, de toda área para poder fazer o projeto da cidade*. *Só este trabalho de medição demorou 2 anos aproximadamente para ser concluído*. Após o levantamento, Jorge passou à parte do projeto, especificamente, e de sua execução. *Esse projeto foi registrado como Loteamento nº. 1 aqui da Comarca de São Pedro, já de acordo com o decreto/lei nº. 58 de 1937. Regulamentado pela lei nº. 37, o loteamento foi registrado em abril de 1940, já com as características da cidade* (Antonio F. Moura Andrade, 19/09/2002).

Tendo finalizado os trabalhos de reconhecimento da área e de projetos, a Empresa começou a executar o traçado viário da futura cidade (**Fig. 146 e 147**), bem como a implantação das infraestruturas de saneamento elaboradas pelo Escritório Saturnino de Brito. Concomitantemente, um trabalho de *marketing* foi realizado em jornais e revistas locais e das principais cidades do Estado e do país para anunciar os lotes que estavam sendo criados (isto ocorreu após 1939, como mostram os jornais de época pesquisados).



**Fig. 146** Implementação do traçado viário – área comercial. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.243)

**Fig. 147** Implementação do traçado viário – área residencial. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.243)

Em 10 de abril de 1940, o presidente Getúlio Vargas concedeu à Estância, através da Emenda ao Projeto de Decreto-lei a que se refere o Parecer nº 805, daquele ano, o grau de *estância hidromineral e climática, de tratamento e repouso*, sendo também qualificada como *Águas de São Pedro* (Jornal Caldas de São Pedro, 21/04/1940).

A partir de então, o empreendimento toma rumos especulativos, tentando a Empresa recuperar o investimento através da venda lotes e da exploração das águas minerais (turismo). A Estância se tornou município, desmembrando suas terras das de São Pedro, somente em 1948, por proposta do então deputado estadual, depois senador e embaixador Auro Soares de Moura Andrade, filho de Antonio J. de Moura Andrade. Com isso, passou, nos termos da Constituição, a ter direito a todos os benefícios e vantagens que o poder público atribuía aos municípios considerados estâncias hidrominerais ou climáticas (Jornal Águas de São Pedro, 02/04/1961). Em 1951, o governo do Estado desapropriou o Grande Hotel, o parque florestal e as fontes de água mineral, e, em 1955, abriu concorrência pública para seu arrendamento pelo prazo de 15 anos.

Os incentivos dados pelos governos federal (Getúlio Vargas) e estadual (até 1937, Armando Salles de Oliveira; de 1938 em diante, Adhemar de Barros) eram voltados a elogiar tais iniciativas e a dotar nosso país de estâncias semelhantes às existentes no estrangeiro. Infra-estruturas, principalmente na área de transportes, foram implementadas para fomentar e favorecer o surgimento e a exploração de tais atividades. Porém, apoio financeiro direto não existia, como confirma a passagem da fala do então governador Armando Salles de Oliveira:

*As nossas estancias de cura ainda não merecem, entre nós, o amparo official que a sua importancia requer e que lhes dispensam os governos dos povos cultos. (...) Na França, na Allemanha, na Italia, os govenos sempre cuidaram com desvelo de suas aguas medicinaes, procuradas por forasteiros de todas as partes do mundo. Milhares de contos se gastam naquelles paizes em obras de urbanização das estações de cura. De uma só vez em Vichy, foram autorizados melhoramentos orçados em dez milhões de francos, metade por conta do Estado e metade pela empresa arrendataria. Em Portugal, paiz de poucos recursos financeiros, já há muitos annos, o governo dispendeu largas sommas que transformaram Vidago numa admiravel estancia de cura. Só o seu hotel custou cerca de 5 mil contos. Em toda parte as estações de aguas mineraes, quando não são desapropriadas pelo Estado, são por elle auxiliadas. As nossas, entregues á iniciativa particular, sem nenhum amparo official, luctam penosamente em concorrência com as suas rivaes, as florescentes estancias de Minas que prosperam á sombra da protecção de governos esclarecidos. (pronunciamento de Armando Salles de Oliveira em 1935 na cidade de São João da Boa Vista; in Jornal Caldas de São Pedro, 18/07/1937)*

Para o governo estadual, a implementação de tais cidades geraria lucros não apenas para os empreendedores como também para o Estado, devido à atração de turistas de outras regiões e de outros países para estas localidades. Além de gastarem dinheiro nas atividades de lazer (cassino, por

exemplo) e de saúde, potencializariam o comércio local e as empresas de transportes, gerando contribuições indiretas aos cofres públicos.

Como forma de instigar o apoio estatal, uma vez que a reserva de recursos existentes nos cofres da Empresa apresentava sinais de estar se esgotando – fato acusado também pela saída de alguns acionistas da Sociedade (Rodrigues, 1985) –, ações promocionais eram feitas. Uma delas foi a viagem patrocinada concedida ao governador Adhemar de Barros, no ano de 1939, para visitar as obras da estância de Águas. Ao chegar no aeroporto recém inaugurado, trazido por uma das aeronaves dos irmãos Andrade, o governador foi levado a uma das dependências do hangar para apreciar a maquete<sup>28</sup> do futuro núcleo urbano (Jornal Caldas de São Pedro, 17/09/1939).

---

<sup>28</sup> Maquete da cidade, executada por Carlos Dittman em 1939 em escala 1:1000.

## 5.3. O PROJETO

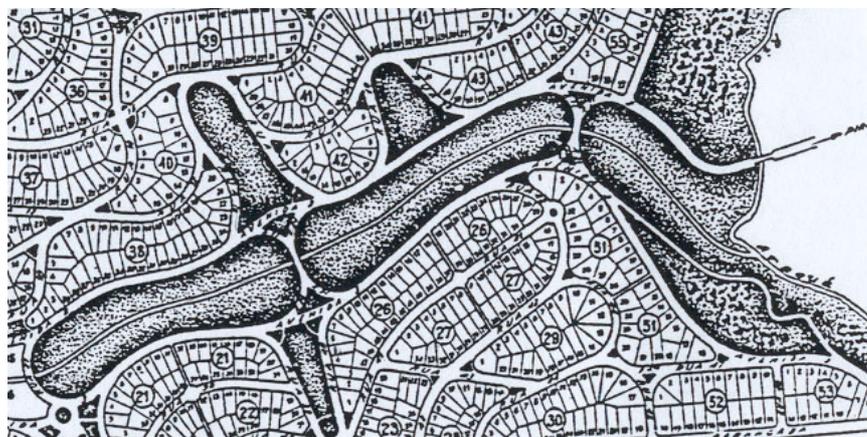
Para a melhor compreensão do projeto elaborado para a Estância Hidromineral de Águas de São Pedro, optou-se pela dissecação da obra, revelando suas estruturas íntimas dentre as quais estão o projeto urbanístico (implantação, zoneamento, traçado viário e ampliação), o plano de saneamento, as especificidades das áreas residenciais, os projetos para áreas verdes e recreativas; e legislação prevista para uso e ocupação do solo.

### 5.3.1. IMPLANTAÇÃO E ZONEAMENTO

A implantação do projeto da pequena cidade ao lado da estância (esta em ritmo acelerado de construção) adequou-se às características locais e às mudanças futuras que iriam ocorrer na região. Idealizada pelo engenheiro urbanista Jorge de Macedo Vieira, sua preocupação com o *genius loci*, apesar da área configurar-se como um imenso descampado, baseou-se na identificação das especificidades geomorfológicas e dos futuros acessos viários que a nova Estância iria ter com as demais cidades do entorno. Deste modo, Vieira queria qualificar Águas de São Pedro também pelos seus aspectos urbanísticos, dotando o ambiente urbano de elementos que favorecessem as atividades propostas (Fig. 148).



Fig. 148 Mapa de Águas de São Pedro. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.241)



**Fig. 149** Detalhe da avenida de entrada da Estância – *Park-way*. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.241)

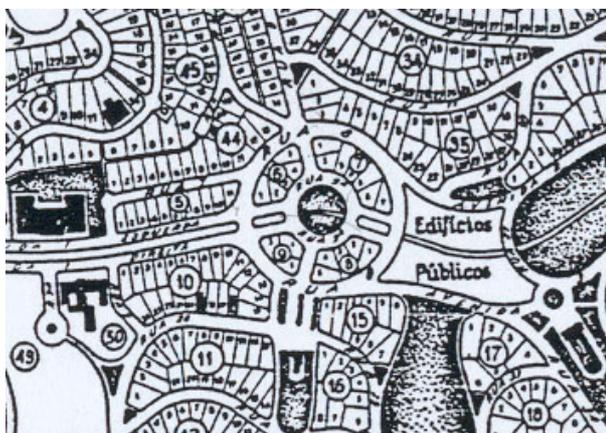
Sabendo-se do projeto de implantação de uma rodovia ligando a Estância à cidade de Piracicaba, e que esta terminaria próxima à jusante do córrego Bebedouro (**Fig. 149**), Vieira definiu a região do rio Araquá como a porta de entrada da cidade. Com isso, além de possibilitar uma visão perspéctica do parque e do Grande Hotel (posicionados em terreno mais elevado e de frente para este vale), conseguiu *tirar a impressão de buraco que se tem ao alcançar o profundo valle do Bebedouro* (Vieira, 1939).

A idéia inicial foi de limitar a urbanização a uma distância de 300 metros antes das margens do rio Araquá; esta lacuna, todavia, cedeu espaço a um segundo parque, onde ficariam os equipamentos de esportes como: quadras poliesportivas e campo de futebol. Com este parque, marcou-se a entrada da cidade, preservou-se a mata ciliar existente, moldou-se o futuro loteamento entre dois parques e impossibilitou-se qualquer tipo de ocupação irregular que viesse a ocorrer.

Assim como era recorrente nos projetos anteriormente realizados, Vieira também marcou a entrada da cidade e o fundo do vale do Bebedouro com uma larga e arborizada avenida *park-way*, de acordo com o que ele próprio relatou no *Memorial da cidade*: *A ligação deste parque á estancia propriamente dita é feita por uma “park-way”, projectado no valle do Bebedouro, com a largura media de 100 metros e ao longo de suas avenidas laterais* (Vieira, 1939).

As duas pistas que serpenteiam o córrego Bebedouro foram separadas do parque central através do seu rebaixamento gradual deste sentido rio Araquá. Deste modo, além de nivelar as copas das futuras árvores com a vista dos passantes, Vieira prevenia o lotes limítrofes de possíveis inundações que viessem a ocorrer no córrego, principalmente, por ser ali seu ponto de junção com o rio Araquá.

Ao final deste parque linear, Vieira marcou a entrada do centro da cidade com uma ampla rotatória, a qual denominou de *praça central* (**Fig. 150**). Este elemento permitiu o estrangulamento da *park-way*, transformando-a num bulevar de 32 metros de largura, centrada pelo córrego canalizado e aberto, que daria acesso à *estância propriamente dita*. Às margens deste bulevar, seriam alocados os estabelecimentos comerciais, os hotéis de pequeno porte, a fábrica de engarrafamento de água<sup>29</sup>, a sala de teatro e cinema. Devemos atentar ao fato de que tanto a implantação de uma igreja (elemento importante na definição do espaço urbano das Cidades Novas de colonização), quanto dos edifícios públicos não foram mencionados nesta primeira proposta. Ao final do bulevar, outra rotatória definiu a entrada da estância. Assim, Vieira criou um eixo central para seu projeto, ao longo do pequeno corpo fluvial existente, sendo este dividido em três partes diferentes pela incorporação de rotatórias: a área residencial (entre o parque de entrada e a praça central), a área de comércio (ao longo do bulevar) e a estância (toda a área do parque, na cabeceira do córrego Bebedouro).



**Fig. 150** Detalhe da Praça Central. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.241)

**Fig. 151** Talvegue como área verde. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.244)

Definida a implantação do vale, Vieira tratou de planejar as encostas dos morros. O primeiro cuidado foi identificar as áreas de talvegues (**Fig. 151**) para destacá-las do traçado viário e caracterizá-las como áreas verdes, protegendo-as das ações erosivas processadas pelo acumulo de águas pluviais. Ao lado destes talvegues, foram implantadas as vias de conexão (caracterizadas por uma maior inclinação) ligando o vale às partes mais elevadas. Destas vias, traçaram-se as ruas secundárias (exclusivamente residenciais), paralelas à sinuosidade do eixo central no vale ou aos limites do parque maior, sem apresentar grandes aclives. Seguindo as vias de ascensão do terreno (ao lado dos talvegues), ou paralelas a estas, locaram-se as vielas sanitárias das quadras sobre as quais

<sup>29</sup> A fábrica proposta para a nova Estância deveria produzir *entorno de 1.000 dúzias de garrafas por dia da agua "Almeida Sales", além de sabonetes sulfurosos, extração de sal medicinal da agua "Gioconda", creme sulfuroso para a pele* (Jornal Águas de São Pedro, 08/03/1960).

passeios para pedestres foram projetados. Demarcando o limite do loteamento e de toda a estância, traçou-se uma avenida de contorno, que daria acesso à rodovia, com destino ao município de São Pedro. Do traçado viário, surgiram 55 quadras, sendo 8 destinadas aos estabelecimentos comerciais e o restante às áreas residenciais. Para o projeto da cidade não foi previsto um cemitério, pois entendia-se que a contaminação das águas por necro-chorume podia acarretar problemas.

Mas algumas modificações, como podemos observar na planta registrada em 1957 (ver **Fig. 129**), foram feitas ao longo da execução do plano. Retirou-se a área esportiva prevista no parque de entrada, deixando-se, em seu lugar, mais área verde, como também a primeira rotatória. Transformou-se a parte final da *park-way*, próxima à praça central, em área reservada à ocupação de edifícios públicos e dos escritórios da Empresa. Ampliou-se o parque municipal sobre a área onde seriam alocados a sala de teatro e cinema. Implantou-se a igreja matriz sobre o talvegue localizado de frente à praça central (em situação de destaque menor do que a do Grande Hotel). Houve apropriação de parte da área do parque municipal para implantação da propriedade particular dos Moura Andrade. Lotearam algumas áreas previstas inicialmente como áreas verdes. Mesmo presentes no projeto original e no subsequente, os edifícios do Palace Hotel, do sanatório, do restaurante, do *buvette* (áreas destinadas a obtenção de águas minerais por torneiras), das duas colônias de férias e do teatro, todos eles inseridos no parque municipal, não foram construídos.

Como zoneamento da cidade, delimitando cada função da cidade a um espaço definido (Le Corbusier, 1993), Vieira fez a seguinte proposta em seu *Memorial* de 1939: *Foi a cidade de águas projectada com o característico de cidade de repouso, do tipo ralo, com abundancia de espaços livres, e dividida e duas unicas zonas: a commercial, muito pequena, e a residencial* (Vieira, 1939).

Foi verdade que o planejamento destacou a maioria das quadras como residenciais, porém, as quadras comerciais, pela necessidade de estarem presentes em locais com maior fluxo de pessoas, foram setorizadas numa das melhores áreas da cidade, entre a estância e a praça central. Juntamente às quadras comerciais, também foi alocada a única quadra industrial, onde se construiu a fábrica de engarrafamento e processamento das águas minerais. Sabia-se que a economia desta cidade seria fomentada pelos serviços ligados ao setor turístico – diferentemente de cidades daquela época que tinham a fábrica como base econômica –, e que a presença desta indústria em nada interferiria na poluição do ambiente.

Para a zona comercial (ocupando 64 lotes, com área média cada de 398 m<sup>2</sup>) permitia-se apenas a ocupação de estabelecimentos de comércio, quando muito de edifícios de uso misto (comércio e habitação) incorporados, contudo, a um único prédio. O lote mínimo previsto tinha 10 metros de frente, variando sua profundidade conforme a quadra. A ocupação seria feita sem recuo na parte voltada ao bulevar e com recuo nas vias secundárias (Vieira, 1939). Para a zona residencial (1.229 lotes, com área média cada de 603 m<sup>2</sup>), estabeleceu-se 12 metros de frente para cada lote. Os recuos deveriam atender às seguintes ordens: frontal, com variações entre 13 e 15 metros entre a

casa e a via; lateral para casa isolada, afastamento de no mínimo 2 metros; lateral para casas geminadas (*máximo de duas e uma em cada lote*), afastamento de 3 metros; e recuo nos fundos.

Em termos quantitativos (Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A, 1940), o total dos 2.818.365 m<sup>2</sup> ficou dividido em:

Local	Área (m <sup>2</sup> )	Porcentagem (%)
Parque Municipal	1.467.375	52
Parque de entrada da cidade	235.320	8
Ruas e lotes	1.115.670	40
Total	2.818.365	100

Atentando-se para a impressionante porcentagem de área verde que a cidade apresentaria apenas com seus dois parques (60%), este número tornar-se-ia maior (67,34%) com o acréscimo de áreas verdes presentes no loteamento, como podemos ver a seguir:

Conteúdo	Área (m <sup>2</sup> )	Porcentagem (%)
Parques da cidade	1.702.695	60
55 quadras	637.400	22,62
Ruas e vielas	283.120	10,04
Talwegues, pequenas praças	195.150	7,34

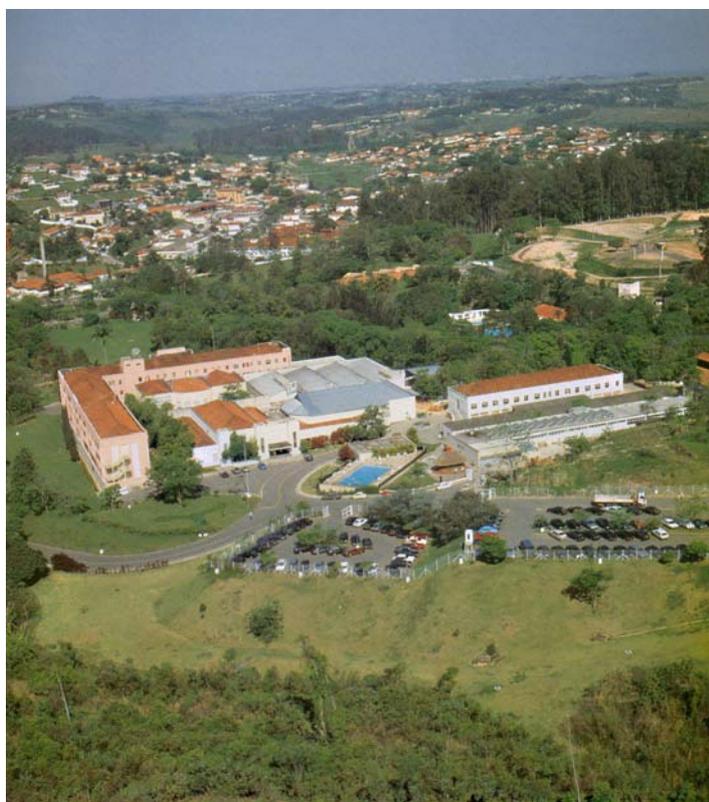
Certamente a abundante área verde, correspondendo a mais de sessenta por cento da área loteada, foi outro grande fator de diferenciação da Estância em relação às demais cidades existentes ou criadas nesta época. Se na proposta de Ebenezer Howard, sua cidade hipotética teria ¼ da área total destinada a parques e jardins (sem contar com as vias arborizadas), a cidade de Águas de São Pedro teria quase o triplo, podendo-se definitivamente atribuir-lhe o sentido literal da palavra Cidade-Jardim.

### 5.3.2. TRAÇADO VIÁRIO

*(...) porque o xadrez não se admite mais, é inadmissível, não se pode construir; olha, quando se estuda uma estrada de rodagem – também não deixa de ser urbanismo, não é? – procura-se acompanhar o terreno, porque não num emaranhado de estradas de rodagem, que é o que se faz numa cidade, não se haveria de acompanhar o terreno também?*

Jorge de Macedo Vieira, 1972 (in: Steinke, 2002)

O cuidado com o traçado viário elaborado por Vieira pode ser visto no *Memorial* de projeto que escreveu em 1939. Ao se percorrerem as linhas que tratam sobre o Arruamento da Estância, nota-se a preocupação não apenas de atender as necessidades dos veículos como também dos pedestres e dos cavaleiros. A sinuosidade do traçado, as esquinas-verdes, as rotatórias, a suavidade apresentada pela vias em acíves, a arborização proposta são marcas de seu traçado herdado dos ensinamentos obtidos nos trabalhos desenvolvidos ao lado de Barry Parker, na Companhia City, e de seus projetos para bairros implantados em hiatos urbanos (áreas vazias devido ao terreno ser acidentado).



**Fig. 152** Vista panorâmica da cidade a partir da avenida do contorno. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.239)

A avenida do contorno, denominada de *Avenida Porangaba* (que em tupi significa Bacia Linda), foi projetada com 15 metros de largura (10 metros destinados aos veículos e 5 metros *para uma alameda para cavaleiros*), implantada sobre o espigão divisor de águas que contorna toda a bacia do córrego Bebedouro. Se na Cidade-Jardim de Howard esta limitação entre o urbano e o rural era marcada pela presença da linha férrea, nos tempos modernos de Vieira, o veículo, como principal meio de transporte, teve este encargo. Proibindo-se construções marginais, esta avenida (6 km. de extensão) foi pontuada em quatro partes estratégicas, que foram transformadas em ponto de parada para observar as visuais da região (**Fig. 152**) e como áreas de manobra dos veículos. Vieira apontava este anel como um bucólico passeio a ser feito pelos visitantes da cidade.

Para o eixo central projetado sobre o fundo do vale, Vieira estipulou dois tipos de vias: o *typo urbano* e o *typo park-way*. Como futuramente iria propor o arquiteto Le Corbusier, ao expor suas idéias sobre traçado viário em *A Carta de Atenas* de 1941, *as zonas de vegetação devem isolar, em princípio, os leitos de grande circulação. Sendo as vias de trânsito ou de grande circulação bem diferenciadas das vias de circulação miúda, não terão nenhuma razão para se aproximarem das construções públicas ou privadas. Será bom que elas sejam ladeadas por espessas cortinas de vegetação* (Le Corbusier, 1993), Vieira antecipou os mandamentos do mestre modernista ao traçar a avenida de entrada da Estância. Com uma largura de 100 metros (o projeto da avenida central na cidade ideal de Howard tinha 125 metros), as vias desta tipologia viária – criada por Frederick Law Olmsted no ano de 1869, no subúrbio de Riverside em Chicago (EUA) – seriam entremeadas por um grande parque que teria, além da função paisagística, a tarefa de auxiliar na drenagem das águas superficiais.



**Fig. 153a** Detalhe do Bulevar, limitada por pequena área comercial e a única indústria da cidade. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.241) **Fig. 153b** Vista do Bulevar. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.239)

Entre esta via de fluxo mais rápido e o bulevar, Vieira optou pela implantação da rotatória como instrumento de diminuição da velocidade dos veículos (mesmo artifício proposto na entrada da cidade, impedindo que os veículos desenvolvessem mesma velocidade que na rodovia). Este sistema de graduação de velocidade, possibilitou também a diversificação de espaços públicos dentro da

cidade, como por exemplo, a área do bulevar (**Fig. 153a e 153b**), uma alameda de 32 metros de largura, arborizada, com amplas calçadas de piso português que permitiriam aos pedestres caminhar ao lado do córrego canalizado e descoberto. A rotatória, ao final do percurso central (com 96 metros de diâmetro), estando situada *no centro topográfico das cabeceiras do Bebedouro*, irradiaria inúmeras alamedas que dariam acesso aos principais equipamentos do parque.

Consciente das funções que a cidade iria ter, o engenheiro apenas se preocupou com a largura ampla das vias no eixo central, possibilitando acesso fácil ao fluxo de veículos que se dirigiram ao balneário, ao parque, ao cassino, ao hotel, etc. Tendo como parâmetro a distribuição do trânsito feito para outras estâncias projetadas (Vieira, 1939), achou-se coerente a proposta, uma vez que as demais vias teriam larguras menores, economizando despesas públicas com pavimentação, limpeza, drenagem, conservação. Estas vias secundárias foram traçadas com largura de 11 metros e teriam uma ampliação visual em mais 4 metros, de cada lado, devido aos recuos frontais estipulados.

Quanto à declividade das ruas projetadas, Vieira estabeleceu o máximo de 8% de inclinação das vias, com algumas exceções, como especificado no quadro abaixo, retirado do *Memorial* (Vieira, 1939):

Declividades	Comprimentos (metros)	Porcentagens (%)
Menores que 1%	6.544	23,22
De 1% a 2%	2.513	8,92
De 2% a 3%	2.459	8,73
De 3% a 4%	1.644	5,83
De 4% a 5%	1.737	6,16
De 5% a 6%	1.289	4,56
De 6% a 7%	1.597	5,67
De 7% a 8%	2.151	7,63
Maiores que 8%	1.966	6,98
Curvas verticais de concordância	6.284	22,30
Totais	28.184	100

Esta preocupação com a adequação do traçado viário à topografia irregular do terreno contribuiria para uma conservação maior das ruas (desgaste menor do asfalto pela diminuição na tração aplicada pelos veículos ou na força exercida pelas correntes de águas pluviais), reduzindo custos com manutenção. Da mesma forma permitiria ao pedestre um caminhar mais relaxado, sem maiores esforços, atendendo aos preceitos estipulados a uma estância de lazer e de saúde.

### 5.3.3. PLANO DE SANEAMENTO

Dotar a cidade de Águas de São Pedro de infra-estrutura básica não era o bastante para a Empresa *Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A*. Assim como Ebenezer Howard havia pretendido, para sua Cidade-Jardim, o novo núcleo que surgia deveria contar com o que havia de mais moderno em termos de saneamento e infra-estruturas. Deste modo, toda a área do parque municipal foi provida de uma rede de energia elétrica bem como de telefonia subterrânea, para que não houvesse comprometimento estético da paisagem desta área. Na parte de loteamento, os cuidados quanto às questões sanitárias foram entregues à responsabilidade do Escritório Técnico Saturnino de Brito (ESB), incumbido de sanear toda a região, além de projetar o sistema de captação, tratamento e abastecimento de água potável, como a de coleta de esgoto e respectivo tratamento.

A confluência de idéias semelhantes entre Jorge de Macedo Vieira e os princípios deixados pelo engenheiro sanitário Francisco Saturnino Rodrigues de Brito foi um dos motivos que levaram a Empresa a contratar, em 1939, o escritório carioca – na época sob a direção de Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho. Tendo realizado em conjunto um estudo de saneamento para a cidade paulista de Sorocaba em 1937, tanto Vieira como os técnicos do escritório apresentavam partidos e soluções projetuais que assemelham-se aos princípios estipulados pelo urbanismo higienista e culturalista do século XIX. Segundo dados revelados no *Relatório de Orçamentos para o Saneamento das Termas de São Pedro* (1939), menções referentes ao projeto de Vieira foram feitas, indicando a opção por detalhes técnicos de acordo com o plano urbanístico, como se descreve a seguir: *A Empresa “Águas Sulfídricas e Termas de São Pedro S/A” mandou estudar pelo Eng. Jorge de Macedo Vieira o plano completo de urbanização das termas (Des. No. 3031) de que recebemos uma cópia na escala 1:2000. Sobre essa planta foram projetados os serviços de água e esgoto* (ESB, 1939).

Outra questão que contribuiu para a escolha do ESB foi o conhecimento dos irmãos Moura Andrade do urbanismo elaborado por Saturnino de Brito para a cidade de Santos. Comissários do comércio cafeeiro nesta cidade, os empreendedores da cidade de Águas puderam presenciar a obra prima realizada pelo engenheiro sanitário, com seus bulevares centralizados por canais abertos e navegáveis, separação entre águas pluviais e cloacais, sistema de limpeza dos canais, etc. (Andrade, 1992).

As primeiras ações do ESB basearam-se nas inspeções por toda a região (num raio de 3 km. a partir do Grande Hotel) em busca e aniquilamento de possíveis focos de insetos (os estudos de Brito mostravam que o raio de ação de um mosquito é de 1,5 km.), principalmente de mosquitos transmissores de malária (doença comum na época). Para isso, áreas alagadiças foram drenadas, corpos d'água foram desobstruídos (**Fig. 154**), impedindo a estagnação das águas. Até mesmo as zonas produtoras de alimentos (criação de suínos e bovinos, granja, etc.) foram removidas para áreas

mais distantes, impedindo que o mau cheiro e as moscas incomodassem o sossego dos turistas (Depoimento de Antonio F. Moura Andrade, 19/09/2002).



**Fig. 154** Desobstrução do rio Araquá. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.243)

Após esta tarefa, as ações voltaram-se para a captação de águas pluviais. Foram projetadas sarjetas, galerias, canaletes e valas para escoamento natural das águas até o córrego Bebedouro, sendo este também alvo de ação do ESB. A primeira tentativa de retificação do córrego, realizada antes da contratação do ESB, foi feita com tubulações fechadas de 1,00 metro de diâmetro, que romperam após as chuvas fortes (as águas que desciam dos morros traziam consigo grande quantidade de terra e areia dos solos desprotegidos) (**Fig. 155**). Com a utilização do canal aberto (fechado apenas na rotatória próxima ao parque municipal) em perfil “V”, com fundo abaulado (**Fig. 156**), houve adequação à vazão e aos esforços produzidos pelo corpo d’água. Desta forma, a configuração deste bulevar, canal aberto entre passeios largos e sombreados por árvores de grande porte, em muito se assemelhou aos bulevares santistas. Em relato presente no *Relatório de Orçamentos para o Saneamento das Termas de São Pedro* (1939), Brito Filho defendeu:

*Preferimos sempre os canaletes abertos às galerias quando se tenham de esgotar águas perenes ou águas pluviais volumosas que carregam areias e detritos das ruas. A limpeza é fácil daqueles e é difícil e descuidada nas galerias. Podem constituir, quando bem tratados, elementos decorativos das ruas, com as pequenas pontes, passadiços e jardineiras, que são bem indicados ao caso das Termas de São Pedro. Normalmente esses canais devem ficar ao centro das avenidas, que ainda mais concorrem para ornamentação e regularização do tráfego, separando as vias de tráfego em sentido diferentes. Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho (in: ESB, 1939)*



**Fig. 155** Alagamento do córrego Bebedouro. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.243)

**Fig. 156** Canalização do córrego Bebedouro – canal aberto. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.243)

Outro encargo repassado ao ESB foi o de elaborar o projeto completo de saneamento (redes de esgoto e captação de águas pluviais) e abastecimento de água potável, bem como os de adução das fontes de águas minerais (Gioconda e Almeida Salles) (ESB, 1939). Para o sistema de saneamento, adotou-se o sistema separador absoluto, possibilitando trabalhar as águas pluviais, separadas das águas cloacais, como um elemento presente na paisagem (canal aberto). O sistema de esgotamento sanitário das quadras residenciais, partindo do uso de vielas sanitárias, foi pensado para diminuir os custos de sua implantação e se beneficiar da energia gravitacional para transportar seus efluentes. Além disso, em determinadas áreas, articulou-se a passagem destas vielas com a passagem para pedestres (**Fig. 157**). Após a captação destes efluentes, estes deveriam ser levados por galerias de esgotamento (no fundo do vale, a galeria foi implantada à margem esquerda do córrego Bebedouro *por economia de movimento de terreno*) até uma Estação de Tratamento de Esgoto (método de sedimentação simples, complementada com a digestão das lamas e o tratamento do líquido) e, posterior lançamento da água tratada no rio Araquá e das lamas em hortas ou enterradas em valas.

As águas minerais deveriam ser captadas e devidamente distribuídas para os *buvetes* (*bebida em copos*), para o balneário e para a fábrica de engarrafamento. A distribuição seria feita através do sistema *stand-pipe*: captação da água da fonte através de bombas e seu armazenamento em reservatórios localizados em pontos altos da Estância para que, pela força gravitacional, estas fossem distribuídas naturalmente até os pontos de consumo.



**Fig. 157** Viela sanitária como passeio para pedestres. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.244)

As águas potáveis viriam do córrego Limoeiro (apesar de estudos também terem sido feitos com o córrego Água Branca) devido sua proximidade com a estância, respondendo às necessidades técnicas e econômicas requeridas (ESB, 1939). Estudos sobre o volume necessário para consumo foram realizados visando a atender a uma população fixa de 10 mil pessoas, assim como à população flutuante. A água seria captada e armazenada em tanques, para posteriormente serem tratadas (com sulfato de alumínio, saturador, decantador e filtros do tipo *Piraí*, desenvolvidos pelo engenheiro Geraldo Sampaio, colega de turma de Vieira na Escola Politécnica). A distribuição da água tratada foi elaborada para ser feita em dois blocos, cada um correspondendo a um lado da bacia do Bebedouro, dotados de seu reservatório próprio.

Desta forma, a cidade de Águas foi munida de ações e técnicas sanitaristas e higienistas das mais modernas de sua época, destacando-se das demais cidades que se viam freqüentemente envolvidas com surtos epidêmicos, sem condições sanitárias adequadas e com problemas de poluição do ar e da água.

#### 5.3.4. ÁREAS RESIDENCIAIS

O monopólio da Empresa sobre os setores secundário (fábrica) e terciário (serviços de lazer e de saúde) da economia de Águas, em nada se compararia aos lucros que esta iria ter com o monopólio e exploração da terra urbana, sendo este um dos principais meios de retorno do capital investido. Assim sendo, o loteamento residencial deveria conter atrativos e qualidades que garantissem o sucesso do empreendimento pela venda de lotes tanto para futuros habitantes da Estância como para visitantes de fins de semana ou de feriados (habitantes flutuantes).

Conforme já citado, o loteamento, obra primorosa do engenheiro Jorge de Macedo Vieira, foi desenhado para conter duas zonas: uma comercial (de área ínfima) e uma residencial (que ocuparia quase todo plano de urbanização). Dividia-se em três áreas diferentes, contendo no total 1.229 lotes. A primeira área, com posição estratégica próxima ao balneário e ao parque, foi especialmente traçada, diferenciando-se das demais pela faixa única de lotes nas quadras, tendo estes aberturas para duas vias. Foi neste local privilegiado e destacado, no ponto mais alto do morro, meio a vegetação exuberante que crescia no parque, que os irmãos Moura Andrade delimitaram sua propriedade e construíram sua residência, em 1951, projetada pelo artesão José Martins Borboleta.

As outras duas regiões foram separadas pelo córrego Bebedouro, configurando-se a localizada à margem direita (sentido rio Araquá) como um setor ocupado principalmente por chalés e casas de veraneio; enquanto que a da margem esquerda, devido à sua ocupação por casas operárias – construídas, alugadas ou arrendadas pela Empresa para os operários que ajudaram a erguer a cidade –, ficou ocupada em grande parte pelos habitantes fixos da cidade, geralmente de classes média e média baixa.

A compra destes lotes era feita a partir do sistema de servidão (passagem, para uso do público, de um terreno que é de propriedade privada, da Empresa). Se na Cidade-Jardim howardiana os lotes seriam arrendados aos moradores e o dinheiro a ser pago revertido ou no pagamento da gleba de terra comprada para implantação da cidade ou em benefícios em prol da própria comunidade; em Águas de São Pedro, entendia-se que os benefícios já haviam sido dados e que, sendo um empreendimento privado, as regras do sistema capitalista é que deveriam comandar o desenvolvimento desta cidade.

Projetualmente, estas áreas residenciais, assim como as áreas comerciais, foram dotadas de normas de uso e ocupação do solo. Recorrentes do urbanismo do começo do século, as leis estabelecidas para ocupação destas áreas configuravam-se como regras disciplinadoras dos habitantes em relação à cidade. Nas áreas residenciais, as principais leis estabelecidas tanto pela Empresa quanto pelo próprio engenheiro Vieira, descritas em seu *Memorial* de projeto (1939), foram:

- Os lotes residenciais só poderiam ser ocupados por residências e suas dependências tais como: garagem, habitação para caseiro e galinheiros (isto indicando que os moradores poderiam tirar algum tipo de sustento da propriedade particular);
- Nestas áreas não poderiam ser construídos hotéis, apenas pensões (estas serviriam para atender um público de menor poder aquisitivo, que não poderia se hospedar nem no Grande Hotel muito menos no Palace Hotel), como também indústrias, cocheiras, chiqueiros ou estábulos (evitando algum tipo de poluição ou contaminação);
- Pretendendo-se um baixo adensamento, só poderia ser construída uma residência em cada lote com aproximadamente 600 m<sup>2</sup> (diferente de Letchworth ou Welwyn Garden City onde se encontram grupos de até 5 casas sobre o mesmo terreno), esta devendo ter no mínimo 4 cômodos: *sala de permanência diurna, um dormitório, uma cozinha e um compartimento para banheiro e privada* (definindo o modo de vida que seus habitantes deveriam ter);
- Cada cômodo projetar-se-ia com no mínimo de: 10 m<sup>2</sup> para sala, 10 m<sup>2</sup> para quartos, 7 m<sup>2</sup> para cozinha e 4 m<sup>2</sup> para banheiros, sendo que compartimento só para vaso sanitário deveria ter 2 m<sup>2</sup>. Com pé-direito estipulado em: 2,50 m. para sala, 3,00 m. para quartos, 2,50 m. para cozinha e banheiros.
- Recuos em toda a volta, isolando a habitação e permitindo uma área verde a sua volta assim como a ventilação e insolação dos ambientes internos (princípios higienistas);
- Exceções feitas para agrupamentos de no máximo duas casas (geminadas), porém cada uma em seu lote e com recuos mais amplos;
- Quanto ao gabarito destas construções, não se poderia exceder dois pavimentos (evitando o comprometimento da insolação dos terrenos vizinhos);
- A área projetada pelo edifício sobre o solo não poderia ultrapassar a metade da área do lote;
- A divisa frontal do lote com a área pública deveria ser feita ou com cerca viva (como era no Jardim América em São Paulo) ou com mureta em alvenaria de até 0,50 m. e o restante (1,00 m. no máximo) de gradil aberto (permitindo-se com isso uma continuidade das visuais urbanas);
- Demais normas sobre implantação do edifício no terreno, sua correta insolação, iluminação, ventilação e outros requisitos necessários ao desenvolvimento do projeto deveriam seguir o Código de Obras *Arthur Saboya* da cidade de São Paulo, regido naquela

época (sendo uma dado da interação entre Vieira e os conceitos urbanísticos contemporâneos que se processavam na capital paulista).

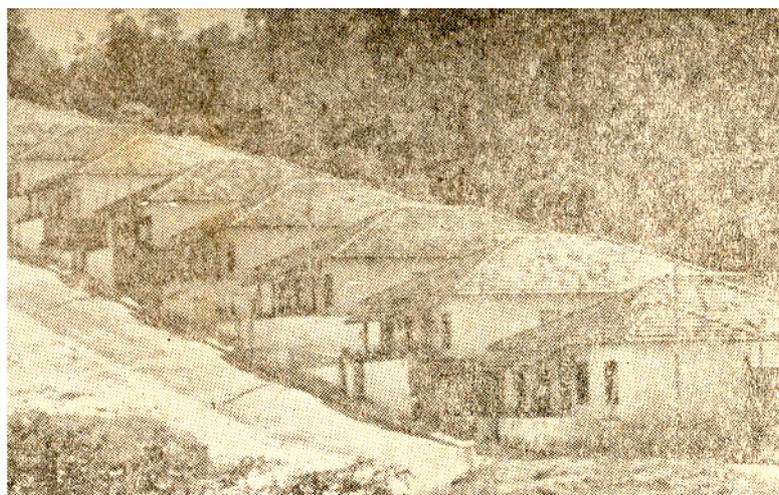
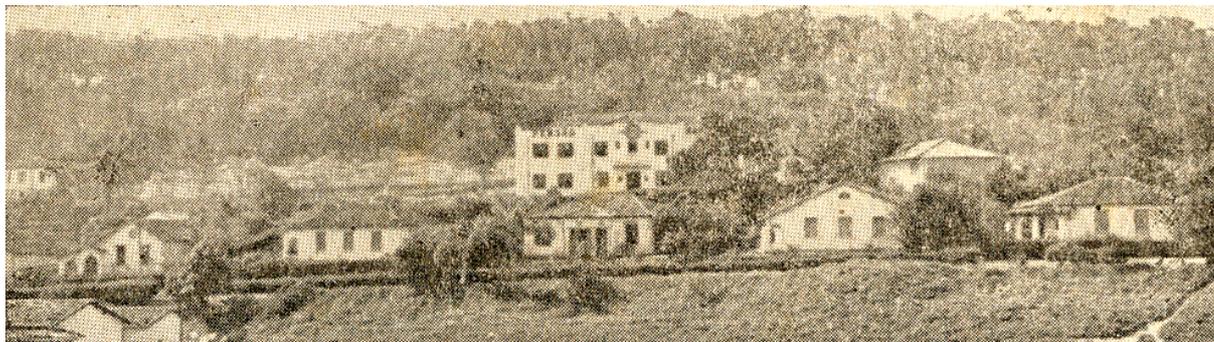
As vendas dos lotes começaram a partir de 1940, porém, dos 587 lotes vendidos até 1960 apenas 65 apresentavam algum tipo de construção, presentes nas cercanias da área comercial e do bulevar. Tal fato pode ser explicado pelo declínio da Hidrologia medicinal como forma de tratamento de endemias como também pela proibição dos jogos de azar após 1946. Este cenário só mudaria a partir desta década, quando a Empresa financiou a compra de casas por ela construída e abriu dois novos loteamentos (Iporanga e Porangaba) com lotes de área menor (300 m<sup>2</sup>), tornando-se mais acessível a sua compra (Rodrigues, 1985).

Quanto às vilas operárias construídas pela Empresa, logo após a implementação do plano urbanístico, estas tinham a função de abrigar os funcionários e seus familiares que vinham de outras localidades para trabalhar na Estância, e foram destinadas também a ex-operários que ajudaram a construir a cidade. Considera-se isto como ponto a ser destacado do planejamento urbano desta cidade, uma vez que as Cidades Novas da época, até mesmo aquelas projetadas com os mais modernos conceitos urbanísticos (Belo Horizonte, Goiânia, etc.), não destinavam nenhuma área específica de moradia para estes trabalhadores; partindo eles, após a finalização do trabalho, a ocupar áreas geralmente irregulares. Tal fato pode ser observado no artigo intitulado *Amparo Social* do Jornal *Águas de São Pedro* do dia 20 de março de 1960, que traz uma apologia a um dos fundadores da cidade e sua iniciativa de prover habitações populares:

*Quantos não temos encontrado que, sem rebuços e com alegria se confessem gratos ao seu antigo chefe, dr. Octavio Andrade, por lhes haver facilitado a compra de uma residencia, a preço reduzido e com as maiores facilidades de pagamento! Todas as casas de uma rua desta Estancia – a chamada “Vila Operaria” – foram entregues pelo Dr. Octavio Andrade a antigos auxiliares seus, por preço ao alcance até do mais modesto chefe de família.*

*De uma rua, dizemos mal, pois também as da “Vila Bela” – outra rua de belos “chalets” e comodas residencias, assim como as da “Vila Honolulu” e as da “Vila California” foram também por aquele homem generoso cedidas a seus colaboradores, nas mesmas condições bondosas de baixo preço e suaves prestações mensais. (Jornal Águas de São Pedro, 20/03/1960)*

As vilas projetadas (**Fig. 158**), ao serem arrendadas a estes operários aproximava-se do modelo de *Company Town*, na qual o dono da indústria mantinha o controle e a disciplina sobre a vida de seus funcionários dando-lhes moradia, educação, formas de lazer, etc. Jornais de época trazem todavia um tom romântico para tal fato. Segundo reportagens, os irmãos Moura Andrade ficaram *tocados em seus corações* pelas condições de vida que os operários envolvidos nas obras levavam: a precariedade de transporte feito em caminhões no percurso de 8 km. entre São Pedro (onde moravam) e Águas (onde trabalhavam) (Jornal Águas de São Pedro, 21/06/1959).



**Fig. 158** Vila Bela (acima) e Vila Operária, construídas para abrigar trabalhadores da Estância. (fonte: Jornal Águas de São Pedro)

As habitações populares, vendidas teoricamente a preços *módicos*, caracterizavam-se por serem construções seriadas, com poucas variações tipológicas e de arquitetura vernacular da região. As demais habitações, aquelas voltadas para receber seus donos apenas em fins de semana e feriados, tiveram diversificação maior no desenho arquitetônico. Baseadas geralmente num ecletismo de estilos, estas casas de veraneio, bangalôs ou chalés em nada se aproximaram da arquitetura em voga na época, o Modernismo. Enquanto o diálogo urbanístico entre o plano para Águas e os mais recentes conceitos de urbanismo ocorreu plenamente, na arquitetura o diálogo ocorreu apenas em obra pontuais como o Grande Hotel São Pedro em arquitetura *Art Déco*.

### 5.3.5. ÁREAS VERDES E EQUIPAMENTOS RECREATIVOS

A área devastada pela lavoura cafeeira, onde estava sendo implantado o balneário, o hotel e outros equipamentos necessitaria de um projeto de reabilitação paisagística. Criar uma paisagem atraente para os futuros turistas e hóspedes do Grande Hotel bem como dotar a cidade de um microclima mais apropriado, atenuando as altas temperaturas, foram prerrogativas que levaram a Empresa *Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A* a direcionar suas ações também para este campo.

A primeira ação tomada foi a contratação dos serviços do professor Edmundo Navarro de Andrade da Escola Superior de Agronomia Luiz de Queiroz, de Piracicaba. Este ficaria responsável por reflorestar a cabeceira do córrego Bebedouro, local onde mais tarde foi delimitado o parque municipal. A solução encontrada para tal tarefa foi o emprego de 1.200.000 mudas de eucalipto sobre toda a encosta que circundava a nascente, percorrendo a margem esquerda do Bebedouro (interrompida na parte do loteamento) e finalizando às margens do rio Araquá. Tirando vantagem da fácil adaptação dessa espécie em solos pobres e seu rápido crescimento, a intenção de Navarro era criar um ambiente diferenciado num curto espaço de tempo, propício para que outras espécies viessem a crescer.

Segundo depoimento de Antonio F. Moura Andrade em 19 de setembro de 2002:

*(...) a plantação de eucaliptos começava no local onde hoje é o campo de aviação, entre Águas e São Pedro, incorporava grande parte da área destinada ao parque no entorno do Grande Hotel, depois era interrompido no meio da cidade, sendo retomada onde hoje se encontra a Delegacia de Polícia – área que vai das quadras de nº. 20 até a de nº. 55. Além disso, a outra margem do rio Araquá também foi reflorestada, assim como a área ao redor da represa de captação de água potável, construída pelo Escritório de Saturnino de Brito. A plantação tinha seqüência até a área onde hoje se tem um loteamento chamado Floresta Escura (área onde se tinha antigamente a produção de porcos e outros animais para as refeições do Grande Hotel – distantes a mais de 3 km da cidade para impedir que moscas e mal odores incomodassem os visitantes do balneário). Toda essa área foi reflorestada por eucalipto com intuito de se criar um microclima, transformando uma região que era muito árida numa região pouco mais acolhedora ao hóspede. O eucalipto foi escolhido também em função de seu rápido crescimento: 2 ou 3 anos ele já dava sombra enquanto que as árvores de essência, árvores que foram plantadas no parque como Guapurubu, Tipuana, Flamboyant, Pau-brasil, entre outras, levaram de 5 a 7 anos para dar sombra. (depoimento de Antonio F. M. Andrade, 2002)*

Responsável pela introdução do eucalipto na flora brasileira, Navarro havia acabado de executar o plano, a pedido da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, para o Horto Florestal de Rio Claro, onde aplicou o mesmo partido. De lá, trouxe a mão-de-obra qualificada para o plantio das mudas numa área de 629 hectares.



**Fig. 159** Valas abertas para acondicionar árvores de espécies diferentes.  
(fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.243)

Concomitantemente, iniciou-se o tratamento paisagístico do parque municipal que, posteriormente influenciaria no paisagismo dado ao bulevar comercial e à *park-way*. Este trabalho contou com a colaboração do Viveiro *Manequinho Lopes* com sede na capital paulista. Julius Borchard, botânico suíço, recém-chegado ao país e primo do encarregado pela direção do Viveiro, foi o responsável pela escolha das espécies que foram plantadas no parque e depois no bulevar, dentre elas: flamboyants, acácias, jacarandás, grevilhas, guapurubus, tipuanas, pau-brasil, etc. Para condicionar o desenvolvimento dessas espécies mais exigentes, o solo tipo piçarra foi substituído por solos de aluvião, trazidos dos arredores e depositado em enormes valas de até 3,5 metros de profundidade (**Fig. 159**).

Com a chegada de Vieira, foi realizado o projeto dos passeios dentro da área destinada ao bosque, todos em curvas de nível, para que as pessoas, mesmo com alguma dificuldade de locomoção, tivessem uma caminhada tranqüila e agradável; idéia esta realizada em conjunto com o médico Jorge Aguiar Pupo, prevendo, através dos percursos propostos, dinâmicas para tratamentos medicinais.

Com relação ao loteamento, as partes baixas ou locais que fossem suscetíveis a ter algum tipo de umidade, e que provocaria eventual erosão, foram restritas a parque ou praça, com projeto de canalização e ajardinamento, típicas do urbanismo de Vieira. Exemplo disso foram os talwegues ou grotas, as esquinas em ângulo agudo (**Fig. 160**) e as áreas às margens do córrego Bebedouro e do rio Araquá.



**Fig. 160** Esquinas verdes. A conformação irregular do traçado criando pequenas praças aos moradores locais. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.244)

A *park-way*, projetada por Vieira, numa área de aproximadamente 80.000 m<sup>2</sup>, receberia um parque em sua parte central com nível topográfico mais baixo do que o leito das avenidas marginais. Este partido foi adotado pelo fato de estar ali o final do canal projetado pelo Escritório Saturnino de Brito. Todas as águas pluviais captadas na cidade desembocariam por este canal no rio Araquá. Em caso de acúmulo de água de chuva pela enchente do rio Araquá, esta área de escape evitaria que as partes baixas da cidade fossem inundadas.

Criando-se um ambiente de exuberante verdura (e em grande quantidade, como mostram os dados de zoneamento), cabia agora aos empreendedores executar um número programado de atividades que possibilitasse a prática do lazer. Estas atividades deveriam ser estrategicamente montadas para criar as mais variadas opções de uso do tempo livre. Da mesma forma, deveriam adequar-se à liberdade de escolha, de opção individual, de volição de cada turista.

Em reportagem do Jornal Caldas de São Pedro, de 26 de janeiro de 1938, delimitaram-se estas atividades recreativas aos seguintes equipamentos:

- Parque Municipal (na cabeceira do córrego Bebedouro). Chamado primeiramente de *Parque das Águas*, este contou com: passeios de traçado pitoresco, típico do paisagismo inglês, seguindo de perto a natureza do terreno; inúmeros pequenos refúgios, para acolher os *flâneurs* durante um descanso; *buvettes*, abrigos devidamente ornamentados para as bicas das fontes.
- *Lago para exercício de remo*. Pretendia-se criar um lago próximo à rotatória de entrada do parque, com dimensões próprias para a prática deste esporte, bem como de outras atividades menos ativas (não executado).
- *Canal para passeio em lancha a motor*. Ligando o lago até o rio Araquá, foi previsto pela Empresa a retificação do córrego Bebedouro como canal navegável (assim como os

projetados por Saturnino de Brito para Santos), podendo-se atingir até o rio Piracicaba (foi executada a canalização, porém sem a possibilidade de navegação).

- *Esplanadas das Rosas*. Projeto paisagístico às margens do lago, reservando toda a parte baixa do parque para plantio e cultivo de flores (não executado).
- Equipamentos de *Sport*. Para os exercícios físicos recreativos foram projetados campos de futebol, quadra de tênis e *playground* para as crianças.
- Piscina. Além de um local para prática da natação e do relaxamento, este equipamento foi considerado um local de convívio para os hóspedes do Grande Hotel.
- Novo Balneário. Com capacidade para atender um número maior de pessoas, este colocou à disposição: sala de massagens *geraes e parciaes*, sala de inalações e *Emmanatorios*, sala de eletroterapia, aparelhos de *mechanotherapia*, duchas escocesas, sala de hidroterapia, sala de banhos de ar quente, banhos de lama, etc.
- *Termas-Sanatório*. Destinado a atender enfermos mais debilitados (não executado).
- Colônia de Férias. Planejadas para estarem inseridas na área do parque, as duas colônias foram idealizadas para abrigar trabalhadores e estudantes (não executado).
- Grande Hotel São Pedro. Este foi projetado pelo engenheiro Luiz Camerlingo, tendo quatro andares, grandes salões de festas, salas de jantar, de estar, salas de *bilhares* para crianças e adultos, salas independentes para crianças brincarem, refeitório para crianças, refeitório para *chauffeur*, grande hall de entrada ornamentado com painéis decorativos em Vitraltik, simbolizando as fontes, salão de festa principal (**Fig. 161**) *com iluminação indirecta modulando em cores diversas, com sua respectiva fonte luminosa, de frente a um grande espelho de crystal de proporções gigantescas*, 70 apartamentos de disposições variadas com banheiros, 50 quartos menores. Escadas de serviço, grande cozinha, câmaras a diversas temperaturas, *pattesserie*, *garde manger*, *combusa*, almoxarifado, sala para manipulação de verduras, vestiário e refeitórios, depósito de louças, máquina de lavar pratos, etc. Assim foi o programa destinado ao Grande Hotel, um *transatlântico construído no meio do deserto* para atender apenas à classe intermediária de hóspedes; pois as classes mais abastadas ficariam em um dos 400 luxuosos apartamentos do Palace Hotel a ser projetado (não executado).



**Fig. 161** Salão de festas do Grande Hotel São Pedro. (fonte: arquivo pessoal, núcleo documental, ver p.239)

- Cassino. Para as atividades envolvendo jogos de azar foi projetado um cassino, próximo ao hotel, onde estariam: grande hall de entrada, vestíbulo, grande salão de jogo, bar e cafeteria, sala para senhoras e homens, *toilettes*, salas para jogos de carteados, e outras dependências. O edifício foi desenhado com duas entradas, uma para os hóspedes do Grande Hotel e outra para os que demandassem o cassino pelo parque.

Além destas atividades inerentes ao parque e ao balneário, posteriormente outros hotéis foram construídos na faixa do bulevar, como a Pensão Santo Antônio (1941), destinada aos visitantes mais humildes, e o Hotel Avenida (1942). Paralelamente, a própria cidade de Águas de São Pedro foi projetada para que seus espaços proporcionassem o lazer. As vias sinuosas instigando a curiosidade, a riqueza e a diversidade de visuais proporcionadas por sua topografia irregular, a farta arborização e a multiplicidade de jardins e de pequenos parques, o clima ameno, a escala pequena da cidade, dentre outros, eram fatores que favoreciam e incentivavam o passeio e a exploração dos espaços urbanos pelos turistas que visitavam Águas de São Pedro.

### 5.3.6. AMPLIAÇÃO DO PROJETO EM 1964

Após uma década e meia de estagnação dos negócios na Estância de Águas de São Pedro, pelo desuso da Hidrologia medicinal e pela proibição dos jogos de azar e consecutivo fechamento dos cassinos, nos anos 60 este cenário se modificaria. Com o incremento da indústria automobilística brasileira, aberta aos investimentos de multinacionais, favoreceu-se o acesso de outras classes sociais, menos privilegiadas, aos automóveis e, com isso, permitiram-se os deslocamentos de recreação. Concomitantemente, as rodovias existentes foram melhor aparelhadas enquanto novas eram abertas, dando condições à sociedade de usufruir do turismo de fins de semana. Maior conforto no transporte e diminuição na relação distância-tempo contribuiu para o crescimento não apenas das viagens como também das construções de casas de veraneio.

Num primeiro momento, as melhorias em infra-estrutura – como a instalação de 120 novos números de telefone, a pavimentação da rodovia que liga Piracicaba à São Pedro, passando por Águas, e a abertura de novos hotéis (Hotel Jerubiaçaba, de propriedade de Octavio Moura Andrade) – tornou-se um fator que contribuiu para o surto de crescimento da Estância, na década de 1960. Paralelamente, os empreendedores da Estância saíram da posição de loteadores e donos de terra para se tornarem construtores. Constituindo a *Imobiliária São Pedro S/A*, Octavio Andrade ergueu cerca de 200 casas para turistas ou futuros moradores, financiando-as a longo prazo (5 anos) e sem juros. Este incremento de residências na paisagem urbana seria um chamariz para atrair novos investimentos neste setor. Além disso, este empreendedor abriu dois novos loteamentos, com lotes de dimensões reduzidas (cerca de 300 m<sup>2</sup>), para atrair compradores de outras camadas sociais (classe média) pelo mesmo sistema de compra por servidão.



**Fig. 162** Planta da estância com os dois novos loteamentos, em ambos os lados da bacia do córrego Bebedouro. (fonte: Franco, 2001)

Em 1964, novamente o engenheiro urbanista Jorge de Macedo Vieira foi contratado para realizar a expansão de seu plano. Dois novos pequenos loteamentos, o Iporanga e o Porangaba (**Fig. 162**), foram implantados após o espigão que delimitava a bacia do córrego Bebedouro. Do lado esquerdo da margem deste córrego, após a avenida do contorno, o Jardim Iporanga foi traçado; enquanto do lado direito, debruçando-se sobre a encosta, que iria dar na futura represa (construída em 1976), foi alocado o Jardim Porangaba (**Fig. 163**).



**Fig. 163** Vista do Jardim Porangaba, executado no ano de 1964. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.245)



**Fig. 164** Antiga Avenida do Contorno, agora como rua residencial. (fonte: arquivo pessoal; núcleo documental, ver p.244)

Extravassando a área pertencente à bacia do Bebedouro e incorporando a avenida do contorno como avenida intra-urbana (**Fig. 164**), os dois planos seguiram o mesmo nível de cuidado e detalhamento dado por Vieira 25 anos antes, com suas esquinas-verdes, seus talwegues em forma de pequenos parques, as rotatórias, os passeios exclusivos para pedestres, a avenida de contorno (agora na parte mais baixa do terreno), etc. Ao conectar habilmente o projeto novo ao antigo, possibilitando uma continuidade perfeita do traçado, Vieira garantiu a qualidade urbanística que Águas já apresentava. A não diferenciação entre os dois projetos, separados no tempo, permite-nos uma leitura com se fossem da mesma época, do mesmo período de implementação. A única diferença é o tamanho dos lotes.

Reduzidos de 600 m<sup>2</sup> para 300 m<sup>2</sup>, como forma de garantir um maior sucesso de vendas, este artifício foi utilizado pelos empreendedores como justificativa ao que vinha ocorrendo no loteamento antigo, onde os lotes eram divididos ao meio (divisão permitida por lei devido a lacuna sobre este assunto nas leis e normas criadas) e abrigavam duas habitações. Esta diminuição da área do lote teve duas conseqüências: aumento da densidade e diminuição dos recuos estabelecidos.

Além disso, o zoneamento para estas áreas, mais distantes do centro comercial, localizado no bulevar, diferenciou-se do restante da cidade ao permitir a inclusão de comércio e serviços em meio às habitações; deixando de lado portanto o urbanismo funcionalista das décadas anteriores.

## 5.4. A CIDADE-JARDIM NO PROJETO

A incorporação do ideário da *Garden-City* inglesa na urbanística moderna brasileira, como já se verificou anteriormente, se fez presente de inúmeras formas: palestras ministradas sobre o assunto, intercâmbios profissionais, projetos para bairros e vilas residenciais, divulgações em imprensa especializada, *marketing*, etc. Salienta-se que o modo como tal incorporação ocorreu nem sempre foi condizente com os conceitos elaborados por Ebenezer Howard na sua concepção de cidade ideal. Muitas vezes, sendo aplicados de forma parcial, estes conceitos foram meramente refletidos, deturpando o sentido real pensado em sua criação, dando origem à polissemia do termo Cidade-Jardim.

Mesmo com desaprovação de Howard, a mudança de escala criteriosamente elaborada por Raymond Unwin, em seu livro *Town Planning in Practice* (1909) ou presente em seus textos *Nothing Gained by Overcrowding!* e *How the Garden City Type of Development may benefit Both Owner and Occupier* – onde o arquiteto adequou o que antes foi previsto para uma organização nuclear autônoma (uma cidade) em uma pequena parcela do território urbano existente (um subúrbio, um bairro, um loteamento, como Hampstead em Londres) –, possibilitou uma maior difusão do ideário. Os Subúrbios-Jardins, bairros criados nas zonas em expansão das cidades industriais, tornaram-se o modo mais recorrente, ao redor do planeta, de se aplicar em conceitos fundamentados no ideal howardiano. Em países onde este Movimento se fez presente, alguns profissionais contextualizaram-no de forma a conciliá-lo com os objetivos pretendidos. Nos Estados Unidos, a Unidade de Vizinhança de Clarence Stein de Henry Wright exemplificou a busca da sociabilização do espaço urbano, como pretendia Howard. Neste mesmo país, anos depois, implantaram-se as *New Towns*, cidades novas criadas como controle da expansão urbana e com objetivo de urbanizar o território e fomentar a economia daquele país.

A variação proposta por Unwin, no entanto, juntamente com os interesses de agentes imobiliários urbanos, produziu a descaracterização do modelo original não apenas com relação a seu dimensionamento e funcionalidade como também pela forma de controle social da terra. O arrendamento do solo, onde iria ser construído o empreendimento, não era mais gerenciado por uma cooperativa de futuros moradores mas por empresas imobiliárias. A sociabilização do solo da cidade cedeu espaço à comercialização do mesmo. A atratividade que o nome possibilitava a uma obra deste tipo levava os especuladores da terra urbana a super-valorizar seus lotes, destinando-os assim às classes mais abastadas da população (com exceções, como os loteamentos propostos por Jorge de Macedo Vieira para a cidade de São Paulo).

No Brasil, muitos de nossos profissionais trabalharam para empresas imobiliárias, construtoras, empreendedores privados, etc., na planificação de bairros e loteamentos residenciais. De maneira semelhante ao que ocorreu em outras localidades, havia por parte destes especuladores o interesse

comum em apropriar-se do nome Cidade ou Subúrbio-Jardim para qualificar positivamente sua obra. Alguns destes profissionais, contudo, adequaram os conceitos howardianos de forma a assegurá-lo de qualquer deturpação, buscando fincar suas raízes na urbanística brasileira. Da mesma forma, algumas ações realizadas por estes profissionais ou pelo poder público, indiretamente, revelaram indícios dos conceitos elaborados por Howard em fins do século XIX.

Exemplo disso, foram as investidas do Estado brasileiro em promover e incentivar a colonização e expansão territorial nas primeiras décadas do século XX. Mais do que uma forma de expansão urbana (visto que as cidades no Brasil ainda não apresentavam as mesmas dimensões que as capitais européias), este processo se configurou como meio de transferir ou conduzir mão-de-obra de áreas econômica ou politicamente desestabilizadas (Nordeste, Minas Gerais ou países europeus e asiáticos em crise) para regiões onde esta se fazia necessária, como as lavouras cafeeiras do interior de São Paulo. A criação de Cidades Novas como controle da expansão da cidade industrial, assim proposto por Howard em seus diagramas, ou como subsídio ao desenvolvimento econômico e proteção das divisas fronteiriças, no caso brasileiro, julgou-se serem formas semelhantes de urbanização do território. Destas intenções ou execuções, tidas por alguns teóricos como ações antiurbanísticas, o resultado final apresentava-se como o surgimento de uma rede urbana densa e compacta composta de cidades de médio e pequeno porte (por exemplo, as regiões do Noroeste do Estado de São Paulo e o Norte do Paraná).

Águas de São Pedro, embora distante destas regiões, caracterizou-se como pertencente a uma outra rede de Cidades Novas, direcionadas a uma função específica. Geradas no entorno de atrativos naturais, estes núcleos eram destinados à reabilitação física e mental do homem moderno, oferecendo-lhe condições e atrativos para recreação e tratamento médico, bem como uma fuga temporária aos males da cidade grande. Desta forma, estas estâncias em muito se aproximaram dos conceitos howardianos ao tentar unir as qualidades da cidade com as qualidades do campo. Prover a Cidade Nova com elementos trazidos da cidade industrial (os avanços tecnológicos, o conforto, os meios de transporte, as formas de entretenimento, etc.), com os recursos naturais presentes nestas áreas (a tranqüilidade, o sossego, a liberdade, a natureza, etc.), foi a fórmula encontrada por seus empreendedores de garantir seu sucesso, e, com isso, o retorno dos investimentos aplicados.

Águas de São Pedro, no entanto, não apresentou apenas estas conexões com o ideário da *Garden-City*. Tanto na biografia de Howard como na dos irmãos Moura Andrade, o desejo em conquistar um mundo novo se fez presente. Howard, ao mudar-se para os Estados Unidos, adquirindo terras nas pradarias americanas, tomou contato com os incentivos dados pelo Estado norte-americano para ocupação do território. O mesmo ocorreu com os *bandeirantes modernos*, que, após lucrativos anos trabalhando no comércio cafeeiro, decidiram aplicar capital na compra de terras virgens no oeste do Estado de São Paulo. Este espírito aventureiro e desbravador, em ambos os casos, possibilitou a aquisição de um repertório significativo de idéias e planos, aplicado, posteriormente, na elaboração

de projetos urbanos: a Cidade-Jardim, para Howard, e Andradina e Águas de São Pedro, para os irmãos Moura Andrade.

Semelhantes nas ações, diferentes nas intenções. Se, no caso inglês, havia uma forte preocupação em assegurar o solo urbano da futura cidade da ação dos especuladores; no caso dos paulistas, as cidades já nasceram com este caráter especulativo, de um grande empreendimento imobiliário, do qual se tirou vantagem da terra através de sua alta e repentina valorização – comprada a baixo custo, após sua urbanização e retalhamento, vendida por um valor muito maior.

Mesmo com o caráter especulativo em primeiro plano, os irmãos Moura Andrade não se opuseram a dar uma qualidade especial ao plano da Estância. Como Andradina foi planejada como uma cidade para atender apenas às necessidades produtivas da Empresa *Moura, Andrade & Cia*, atraindo pioneiros e aqueles que buscavam novas oportunidades de vida, sem medir esforços; esta recebeu um plano racional e rápido de ser implantado, sem maiores atenções. Já Águas de São Pedro, destinada a um público diferenciado, de maior poder aquisitivo, e com maiores exigências, foi provida de um meticuloso projeto urbanístico elaborado pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira. Assim como o plano da primeira Cidade-Jardim, Letchworth, implantada exatamente um século atrás, na Inglaterra, que contou com a participação de dois experientes arquitetos e urbanistas daquele país (Raymond Unwin e Barry Parker); no Brasil, os empreendedores contrataram os serviços de Vieira – urbanista paulistano responsável por desenhos e implementações de loteamentos residenciais do tipo Subúrbio-Jardim na capital paulista e em outras cidades.

Na Estância, o projeto urbano idealizado por Vieira em muito se estreitou com os princípios howardianos ou com os primeiros exemplares de Cidade-Jardim. A fase de reconhecimento da área demonstrou isso. Através de tomada das curvas de nível sobre o terreno irregular e do levantamento dos principais aspectos locais (visuais, elementos naturais, formas de chegar à cidade, condições climáticas, etc.), o engenheiro teve em mãos informações necessárias para projetar um plano coerente com o espírito do lugar (*genius loci*), como bem defendia Camillo Sitte em sua Cidade Artística (uma das referências de Ebenezer Howard).

A adequação do plano à topografia local, colocada em prática por Barry Parker tanto na Inglaterra (Letchworth) como no Brasil (bairro do Pacaembú, por exemplo), foi similarmente trabalhada pelo engenheiro brasileiro em Águas. Este projeto, podendo ser, comparativamente, considerado um referencial dentre os existentes, regulou-se à geomorfologia da área escolhida, que possibilitou ao autor tirar partido de ruas curvas e sinuosas e, consecutivamente, do caráter bucólico e pitoresco que esta tipologia viária proporcionava.

Fisicamente, outras características apresentaram-se como condizentes aos preceitos howardianos, aqueles defendidos para a Cidade-Jardim. A inserção da Estância numa gleba rural destacada do município de São Pedro, por um lado, impediu que houvesse uma expansão desmesurada de seus

limites; por outro, resultou na formação de um Cinturão Verde, cercando a cidade e dotando-a de um horizonte campestre. Metaforicamente, a linha de contorno (linha férrea) proposta por Howard circundando sua cidade, fez-se espelhar no partido para Águas, pela inclusão de uma via expressa para veículos (o meio de transporte em voga na época), implantada sobre o espigão que envolvia a bacia do córrego Bebedouro e o loteamento construído. Área rural e área urbana definidamente separadas, porém, contínuas em virtude da vegetação presente em ambas.

Enquanto que a porcentagem prevista no programa inglês delineava  $\frac{1}{4}$  da área total destinada a áreas verdes, no projeto nacional este número saltou para quase 70%. Mais que um jardim dentro da cidade, o plano de Vieira se caracterizou como uma cidade dentro de um imenso jardim. Parques, praças, esquinas e calçadas ajardinadas, áreas de proteção de mananciais, matas ciliares, jardins particulares, etc., assumiram o compromisso de dar à cidade do lazer e da saúde o verde que ela necessitaria. Além de um ambiente direcionado a práticas sociais, interagindo, de certa forma, com as pessoas da comunidade, estes locais permitiram a constituição de um microclima especial para a região.

Ocupando uma área urbana de 282 hectares (Cidade-Jardim de Howard: prevista para 400 hectares), a Estância teria uma população de 10 mil habitantes (Cidade-Jardim de Howard: prevista para 32 mil habitantes) e um adensamento baixo com 282 m<sup>2</sup> de área para cada habitante (Cidade-Jardim de Howard: 114 m<sup>2</sup> para cada habitante). Tendo aproximadamente 3,5 km. de extensão a longo do córrego Bebedouro (Cidade-Jardim de Howard: sua circunferência teria 2,26 km de diâmetro), o centro desta cidade (zona comercial e local de acesso aos principais equipamentos) poderia ser alcançado por qualquer habitante numa simples caminhada a pé.

Tanto Howard como Vieira dispuseram de nomes de projetos norte-americanos, em especial daqueles realizados por Frederick Law Olmsted, para denominar certos locais de suas cidades como: *Central Park* (projeto de Olmsted para Nova Iorque) ou *park-way* (projeto do norte-americano para Chicago). A *park-way*, com seus 100 metros de largura (Cidade-Jardim de Howard: Avenida Central com 125 metros de largura), juntamente com o bulevar formaria a linha divisória e o espelhamento da cidade em duas partes, uma em cada margem do córrego Bebedouro.

No bulevar, delimitado por duas rotatórias e caracterizando-se como centro geográfico da Estância, foi alocada a pequena zona comercial e a única indústria da cidade (Cidade-Jardim de Howard: o centro de sua cidade disposta de forma circular abrigaria os principais edifícios públicos, o parque central e o Palácio de Cristal, uma espécie de mercado coberto para lazer e compra de produtos artesanais). O restante do terreno foi destinado ou a áreas verdes ou aos amplos lotes residenciais de 600 m<sup>2</sup>, abrigando, no máximo, duas casas geminadas (tanto em Letchworth como em Welwyn Garden City foram encontradas até 5 moradias numa única construção, cercada por amplos jardins).

Este zoneamento funcional e o modo de ocupação do solo urbano foram meios encontrados tanto pelo taquígrafo inglês como pelo engenheiro urbanista de disciplinar e ter controle sobre a organização da cidade. Inclui-se ainda, no caso de Águas de São Pedro, a produção de habitações para operários como um instrumento regulador de suas vidas.

As novidades tecnológicas da época também estavam presentes nas duas propostas. As inovações ocorridas nos setores de infra-estrutura (comunicação, saneamento, energia elétrica, etc.) foram adotadas de modo a oferecer uma cidade moderna – independente desta estar fora do centro ativo da economia. Do mesmo modo, os meios de transportes mais avançados de cada época estavam devidamente inseridos, como o trem para a cidade de fins do século XIX ou o veículo automotivo e o avião para a cidade da década de 1930.

Se o estressado habitante da cidade industrial inglesa poderia pegar um trem e mudar-se para Letchworth ou Welwyn Garden City; um burguês brasileiro poderia desfrutar de seu tempo livre e da recuperação de sua saúde debilitada, viajando de carro ou de avião para Águas de São Pedro. Colocava-se a natureza em ambos os casos, como forma de resgate das necessidades físicas e mentais, corrompidas pelo modo alienante que a máquina havia introduzido na vida das pessoas.

Além do diferenciado modo de arrendamento da terra urbana, a Estância se distanciou do conceito howardiano de auto-sustentabilidade. Para ele, toda Cidade-Jardim deveria ser auto-sustentável e, somente em casos de excedentes na produção, estes poderiam ser trocados ou vendidos para outros núcleos. No caso de Águas, tal procedimento seria inviável, uma vez que suas funções restringiram-se às atividades de lazer e de saúde. Por não apresentar área rural o suficiente (as antigas produções agrícolas destinavam seus bens ao abastecimento exclusivo do Grande Hotel), a economia da Estância ficou baseada somente na exploração dos serviços de lazer ou de tratamento de enfermidades. Todas as necessidades básicas de consumo da comunidade eram importadas de outros municípios ou regiões.

Sendo assim, esta pesquisa revelou que, mesmo apresentando lacunas em relação ao ideário da *Garden-City* inglesa, a Estância Hidromineral de Águas de São Pedro se constitui como um exemplar singular deste Movimento na urbanística moderna brasileira. A incorporação de conceitos desta tipologia, inserida de modo direto ou indireto, no planejamento urbano deste balneário, foram devidamente contextualizados, revelando um modelo de cidade por vezes melhor solucionado do que seus exemplares originais. A ação de profissionais especializados, a possibilidade fornecida por seus empreendedores (questionando-se suas reais intenções), os resultados obtidos mostram-nos como uma cidade pôde se cristalizar num ambiente receptivo e qualificado para seus habitantes e seus visitantes dele usufruírem, naquele ou em períodos posteriores.



## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O jogo de *puzzle* pode ser considerado como um processo de ordenamento dos fragmentos de uma única imagem, dispersos aleatoriamente no espaço. Para construir esta imagem, o jogador deverá passar por uma longa fase de tentativas (erros e acertos), em que a perplexidade, a multiplicidade e a similaridade entre as peças dificultarão seu objetivo. Conforme passa-se o tempo, o jogador estabelece um entendimento maior sobre sua figura, tornando-se suas ações cada vez mais rápidas e certeiras. Ao final, a imagem se faz presente integralmente, revelando, além de sua totalidade os detalhes camuflados pela desintegração inicial.

Se pensarmos a historiografia como o ato de construir a imagem ou o significado de determinado objeto a partir de fragmentos soltos no tempo e no espaço, podemos aproximá-la da fórmula do *puzzle*. As peças deste “jogo” assumem o caráter de fatos, dados e relatos que são disponibilizados através de pesquisas, análises e levantamentos. O jogador se transforma em historiador, pesquisador ou estudioso. Diferente da racionalidade colocada no quebra-cabeça, com número exato de peças e local específico para cada uma, a historiografia, entretanto, se depara com as incertezas, as variações, as imprecisões impostas pelo tempo.

Nos estudos históricos, um mesmo objeto pode ser construído através de várias versões, como Manfredo Tafuri pontuou na introdução de seu livro *La Esfera y el Laberinto* (1984). A multiplicidade de fatos acolhidos por um intérprete pode ser agrupada conforme o repertório individual e o contexto (espacial e temporal) onde este se situa. Cada intérprete será responsável pela criação de um objeto único, porém, efêmero, pois o mesmo será reformulado pelas variações temporais, pelo acréscimo de peças recém-descobertas e pelas diferentes manipulações realizadas por outros agentes. Sendo assim, a diversidade de resultados proporcionará uma construção historiográfica, que por sobreposições e contraposições, tende a enriquecer a apreensão e construção de um mesmo objeto.

Deste modo, esta pesquisa veio contribuir para a historiografia do urbanismo brasileiro ao se somar a outras pesquisas que focam os temas aqui apresentados. Com objetivo central de analisar a incorporação do ideário da *Garden-City* inglesa na urbanística moderna brasileira pelo estudo do planejamento urbano para a Estância Hidromineral de Águas de São Pedro, esta pesquisa foi buscar, num campo mais amplo, elementos sobre o contexto deste empreendimento, juntando as peças necessárias para a construção desta versão de um quebra-cabeça “provisório”. A manipulação da documentação levantada, que, embora tenha sistematizado determinado número de peças, pode ter deixado outras de fora, que, num novo desdobramento, poderão ser encaixadas dando ao objeto analisado uma nova configuração.

Com um olhar panorâmico sobre as estruturas que possibilitaram concretizar o projeto de Águas de São Pedro, ou sobre aquelas que indicaram as aproximações com os conceitos de Cidade-Jardim, buscamos responder a questões encontradas em aberto na historiografia existente, como também proporcionar uma releitura para o objeto analisado. Partindo para uma visão mais restrita, pudemos focalizar o plano e os agentes que participaram desta empreitada. O entendimento da Cidade Nova que surgiu, feito através da análise de sua implantação, de seu projeto, de suas estruturas e funções específicas, possibilitou-nos desvendar novos dados e reinterpretar as disposições já estabelecidas.

Ao estudarmos a história do espaço urbano, identificando, na cidade industrial, a força motriz para criação de uma série de novas tipologias urbanísticas, verificamos a importância dos reformadores empiristas ou racionais. Tendo o romantismo, o antiurbanismo ou a rejeição pela sociedade industrial guiando a vertente culturalista; e o poder da ciência, o caráter mecanicista e de inspiração positivista guiando a vertente progressista, como apontaram críticos e historiadores, a criação de cidades ideais fez da virada do século XX um período único na história do urbanismo. Originárias dos países centrais (Europa e Estados Unidos), as utopias logo se transformaram em possibilidades reais de serem implementadas graças à perspicácia de certas figuras (Ebenezer Howard e Le Corbusier) em capturar elementos dispersos e agrupá-los num único modelo (Cidade-Jardim e Cidade Funcionalista). Destes modelos, surgiram Movimentos responsáveis pela difusão destes ideais em terras distantes.

O Brasil, na passagem do século XX e nas décadas posteriores se encontrava em plena mudança, assim como a Europa e os Estados Unidos após a Revolução Industrial. Ao buscar se assemelhar economicamente às transformações que ocorriam nos países industrializados ou pelas necessidades que a produção cafeeira impunha, o país iniciou um processo mais intenso de urbanização do território. A falta de uma escola própria de urbanismo, decorrente de uma deficiência urbanística do período colonial, fez de nossa urbanística uma colagem de modelos externos, adequando-os, porventura, ao contexto local quando o profissional tinha tal preocupação. Estes modelos transformaram as cidades existentes ou foram aplicados na criação de novas cidades, feitos decorrentes de ações governistas ou de iniciativa do capital privado. Distantes dos pólos de origem – sem, portanto, uma necessidade de seguir à regra os mandamentos estipulados – estes modelos abraçaram o vasto campo de experimentação que o país se tornou, mostrando, em certos momentos, soluções híbridas que resultaram em planos urbanísticos ímpares. Assim, construiu-se o urbanismo moderno brasileiro.

Mudanças nos setores da economia e da política, que afetaram as estruturas sociais e culturais da nação neste período, incentivaram diretamente a transformação do cenário urbano brasileiro. Cidades existentes foram reformadas, cidades novas foram construídas sob os olhos de Estados paternalistas ou pela ação especulativa de agentes imobiliários. A segregação social do espaço se fez presente, dando às classes mais abastadas melhores condições de vida, enquanto que a massa proletária era empurrada para regiões desqualificadas. O urbanismo moderno brasileiro nascia trazendo consigo as

inovações urbanísticas trabalhadas no estrangeiro, sendo introduzidas em nossas cidades por intercâmbios de informações.

A assimilação de conceitos importados, dos quais nossos profissionais se apropriaram para criar seu repertório de trabalho, possibilitaram que diversas vertentes urbanísticas estrangeiras (Higienismo, *City Beautiful*, Cidade Artística, *Company Towns*, Cidade-Jardim, Cidade Funcionalista, etc.) ressoassem em planos e intervenções elaborados para as cidades brasileiras na primeira metade do século XX. Dependendo do profissional, estas tipologias recebiam uma contextualização ao serem implementadas, respeitando os princípios originais; contrastando-se com o mero rebatimento das idéias ou apenas do nome para qualificar o espaço urbano.

Focalizando nossos estudos sobre a apreensão do ideário da Cidade-Jardim pela urbanística nacional, verificamos o modo como este ideário foi introduzido e a forma como ele se difundiu pela ação de profissionais e empresas privadas que queriam fazer dele um novo modo de habitar a cidade. Aplicado sob a escala de loteamento, estes “Subúrbios-Jardins” ditaram os espaços onde famílias de maior poder aquisitivo deveriam morar. Porém, alguns profissionais, como o engenheiro urbanista Jorge de Macedo Vieira, levaram o modelo Cidade-Jardim às áreas intersticiais das cidades existentes, dando a estas regiões desvalorizadas o espaço para que classes mais baixas da sociedade pudessem ter acesso a um modo de vida mais digno.

As Cidades Novas, concomitantemente, transformaram-se num campo propício para inserção de tais modelos. Criadas para atender funções diferentes e incentivadas pelos interesses do poder público, cada cidade destacou a aproximação com um destes ideários. Esta aproximação se dava pela interação entre as necessidades funcionais pré estabelecidas e os conceitos ditados em cada tipologia. No caso da Cidade Nova de Águas de São Pedro, sua função direcionada ao recreio e à reabilitação da saúde, juntamente com os conceitos de Cidade-Jardim aplicados por Vieira, dotaram o balneário de um plano singular.

Tratando-se de um empreendimento lucrativo e direcionado a quem detinha condições financeiras para usufruir do tempo livre fora das grandes cidades, esta estância foi obra de um conjunto de profissionais que demonstraram a relação interdisciplinar presente no urbanismo nacional naquele momento. A integração entre planejamento urbano, desenho urbano, saneamento, tratamento paisagístico, etc., revelou a possibilidade de se construir uma cidade segundo o conjunto de suas estruturas. Os esforços, em Águas de São Pedro, aplicados por seus idealizadores e projetistas mostraram-nos que, junto do caráter empreendedor do projeto, existiu uma preocupação em recuperar a área degradada e criar um ambiente propício ao desenvolvimento menos impactante entre a comunidade e o seu *habitat*.

Pelo lado especulativo, o lucro do empreendimento seria obtido não apenas com os banhos termais como pela venda do espaço urbano. Para isso foi de relevante importância o projeto urbanístico ser

detalhado nas mais variadas escalas, proporcionando ambientes, infra-estruturas e condições propícias para acolher visitantes e turistas. Sua conformação urbanística, caracterizada pela forma fechada (cidade implantada entre colinas), adequava-se à topografia irregular e garantia ao plano uma especificidade única na escola urbanística brasileira. O *marketing* da cidade era a própria cidade; sendo ela atraente, um maior número de pessoas a freqüentaria e talvez se interessaria em comprar um lote para construção da residência de veraneio.

Projetualmente, os conhecimentos mais atuais da área de urbanismo daquele momento foram aplicados. A preocupação em reservar mais da metade da área total da cidade à disposição de parques, praças e jardins, demonstrava, já naquela época, a preocupação em guarnecer os recursos naturais (fontes, rios e solo) de uma proteção, evitando assim sua degradação progressiva. Não havia, porém, respeito apenas ao meio no qual esta cidade se desenvolveria, os moradores e seus visitantes também foram contemplados por este projeto urbanístico. Além dos equipamentos recreativos, notou-se que o plano privilegiava os pedestres com suas alamedas de inclinação suave e arborizadas. Da mesma forma, apresentava uma infra-estrutura eficiente com sistema de esgotamento sanitário, abastecimento de água e escoamento de águas pluviais que, ainda hoje, funcionam perfeitamente, mesmo com o acréscimo de uma população flutuante. Como resultado, obteve-se uma cidade que, com pouco mais de sessenta anos, revela, estatisticamente, sua condição de melhor município paulista em qualidade de vida (Buchalla, 2000).

A valorização da natureza em oposição à vida urbana – dada pelas vertentes culturalistas, em especial pelo modelo Cidade-Jardim –, que *encontrou raízes nas condições de clima e cultura dos países nórdicos, onde o sol e o contato direto com a natureza são bens pelos quais se luta, mas que constituem, na prática, quase sempre, uma forma aristocratizada de oposição à industrialização e à democratização do mundo contemporâneo* (Reis Filho, s/d), se fez presente na Estância de Águas de São Pedro. O projeto deste balneário, incorporando direta ou indiretamente conceitos deste modelo (deixando por vezes lacunas relativas aos fundamentos originais), revelou-nos a certeza da incorporação da *Garden-City* na escola urbanística nacional.

Ao final deste trabalho, salientamos, mais uma vez, que as peças deste quebra-cabeça foram trazidas à tona, retiradas de seu tempo e de seu espaço, para que através de análises, comparações e reflexões, pudessem nos revelar seus significados. Agrupados, estes significados permitiram a construção de uma rede de informações que, segundo uma visão particular, possibilitaram responder às questões inicialmente formuladas. Assim, a construção e disponibilização da imagem única, porém mutável, sobre a construção da cidade de Águas de São Pedro, realizada por esta Dissertação, permite-nos ampliar o leque de estudos sobre Cidades-Jardins, planejadas e implementadas no Brasil a partir do início do século XX.

## 7. LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>FIGURA</b>	<b>ASSUNTO</b>	<b>PÁG.</b>
<b>Graf. 01</b>	Densidade demográfica em capitais europeias, século XIX .....	17
<b>Fig. 01</b>	Cidade antes e depois da Revolução Industrial .....	17
<b>Fig. 02</b>	Representação de uma cidade industrial .....	17
<b>Fig. 03</b>	Inglaterra – cenário de uma grande cidade em fins do século XIX .....	19
<b>Fig. 04</b>	<i>Bye-Laws</i> – desenho urbano do subúrbio inglês .....	19
<b>Fig. 05</b>	Paris – Urbanismo Barroco .....	23
<b>Fig. 06</b>	Salinas de Chaux .....	27
<b>Fig. 07</b>	New Lanark .....	27
<b>Fig. 08</b>	Falanstério – vista .....	28
<b>Fig. 09</b>	Falanstério – planta e corte .....	28
<b>Fig. 10</b>	Familistério de Guise – vistas .....	29
<b>Fig. 11</b>	Familistério de Guise – edifício residencial .....	29
<b>Fig. 12</b>	Saltaire – planta .....	35
<b>Fig. 13</b>	Saltaire – vistas .....	35
<b>Fig. 14</b>	Port Sunlight – 1º plano .....	36
<b>Fig. 15</b>	Port Sunlight – 2º plano .....	36
<b>Fig. 16</b>	Port Sunlight – vista .....	36
<b>Fig. 17</b>	Port Sunlight – habitação .....	36
<b>Fig. 18</b>	Bournville – planta .....	37
<b>Fig. 19</b>	Bournville – vistas .....	37
<b>Fig. 20</b>	Barcelona – plano de expansão de Ildefonso Cerdà .....	38
<b>Fig. 21</b>	Cidade Linear – traçado .....	39
<b>Fig. 22</b>	Cidade Linear – via principal .....	39
<b>Fig. 23</b>	Cidade Linear – habitações .....	40
<b>Fig. 24</b>	Cidade Industrial – planta .....	42
<b>Fig. 25</b>	Cidade Industrial – indústria .....	42
<b>Fig. 26</b>	Cidade Industrial – área residencial .....	43
<b>Fig. 27</b>	Cidade Industrial – estação ferroviária .....	43
<b>Fig. 28</b>	Conjunto residencial Pessac .....	47
<b>Fig. 29</b>	Plano Voisin .....	47
<b>Fig. 30</b>	Ville Radieuse .....	49
<b>Fig. 31</b>	Salzburg – traçado urbano .....	53
<b>Fig. 32</b>	Bruxelas – traçado urbano .....	53
<b>Capa</b>	Gravura representativa da Cidade-Jardim .....	56
<b>Fig. 33</b>	Ebenezer Howard .....	58
<b>Fig. 34</b>	Chicago – incêndio (1871) .....	58
<b>Fig. 35</b>	Subúrbio de Riverside .....	58
<b>Fig. 36</b>	Diagrama – “The Master Key” .....	62
<b>Fig. 37</b>	Diagrama – 3 imãs .....	64
<b>Fig. 38</b>	Diagrama – nº. 2 (zona urbana e rural) .....	65
<b>Fig. 39</b>	Diagrama – nº. 3 (zona urbana) .....	65

<b>FIGURA</b>	<b>ASSUNTO</b>	<b>PÁG.</b>
<b>Fig. 40</b>	Diagrama – conjunto de 3 cidades-jardins .....	66
<b>Fig. 41</b>	Diagrama – nº. 7 (conjunto de 6 cidades-jardins) .....	66
<b>Fig. 42</b>	Raymond Unwin & Richard Barry Parker .....	71
<b>Fig. 43</b>	New Earswick – planta .....	72
<b>Fig. 44</b>	New Earswick – traçado urbano .....	73
<b>Fig. 45</b>	New Earswick – habitação .....	73
<b>Persp.</b>	Letchworth .....	75
<b>Fig. 46</b>	Letchworth – praça central .....	76
<b>Fig. 47</b>	Letchworth – planta (zona urbana e rural) .....	76
<b>Fig. 48</b>	Letchworth – rua comercial (fotografia, 1999) .....	77
<b>Fig. 49</b>	Letchworth – rua comercial (fotografia, 1999) .....	77
<b>Fig. 50</b>	Letchworth – traçado viário em área residencial .....	78
<b>Fig. 51</b>	Letchworth – escritório dos arquitetos (fotografia, 1999) .....	78
<b>Fig. 52</b>	Letchworth – fábrica Spirella .....	78
<b>Fig. 53</b>	Letchworth – escola Cloisters .....	78
<b>Fig. 54</b>	Letchworth – vista panorâmica (1930) .....	80
<b>Fig. 55</b>	Hampstead – vista panorâmica .....	82
<b>Fig. 56</b>	Hampstead – planos para o centro cívico .....	83
<b>Fig. 57</b>	Hampstead – traçado viário em área residencial .....	83
<b>Cartaz</b>	Welwyn Garden City .....	86
<b>Planta</b>	Welwyn Garden City .....	86
<b>Fig. 58</b>	Welwyn – centro cívico .....	87
<b>Fig. 59</b>	Welwyn – praça linear central (fotografia, 1999) .....	87
<b>Fig. 60a</b>	Welwyn – edifício uso misto (fotografia, 1999) .....	87
<b>Fig. 60b</b>	Welwyn – edifício uso misto (fotografia, 1999) .....	87
<b>Fig. 61</b>	Welwyn – cul-de-sac .....	88
<b>Fig. 62</b>	Welwyn – habitações (fotografia, 1999) .....	88
<b>Folder</b>	Diagrama – 3 imãs (em quatro línguas diferentes) .....	90
<b>Fig. 63</b>	Forest Hills .....	91
<b>Fig. 64</b>	Radburn .....	93
<b>Fig. 65</b>	Rede ferroviária do Estado de São Paulo .....	98
<b>Fig. 66</b>	Santos – canal aberto navegável .....	119
<b>Fig. 67</b>	Rio de Janeiro – Avenida Central (planta) .....	119
<b>Fig. 68</b>	São Paulo – Vale do Anhangabaú (planta) .....	120
<b>Fig. 69</b>	Rio de Janeiro – projeto de Alfred Agache (panorâmica) .....	121
<b>Fig. 70</b>	São Paulo – Plano de Avenidas de Prestes Maia (detalhe de via) .....	122
<b>Fig. 71</b>	São Paulo – Plano de Avenidas de Prestes Maia (planta) .....	122
<b>Fig. 72</b>	Belo Horizonte – plano de Aarão Reis .....	124
<b>Fig. 73</b>	Cidade Nova: Pereira Passos – planta .....	125
<b>Fig. 74</b>	Cidade Nova: Luiziania – planta .....	125
<b>Fig. 75</b>	Cidade Nova: Panorama – planta .....	126
<b>Fig. 76</b>	Cidade Nova: Votuporanga – planta .....	126
<b>Fig. 77</b>	Cidade Nova: Adamantina – planta .....	126
<b>Fig. 78</b>	Cidade Nova: Cosmorama – planta .....	127
<b>Fig. 79</b>	Cidade Nova: Jales – planta .....	127

<b>FIGURA</b>	<b>ASSUNTO</b>	<b>PÁG.</b>
<b>Fig. 80</b>	Goiânia – plano de Atílio Corrêa Lima .....	128
<b>Fig. 81</b>	Goiânia – plano de Armando Augusto de Godoy .....	128
<b>Fig. 82</b>	Brasília – plano de Lúcio Costa .....	129
<b>Fig. 83</b>	Jardim América, São Paulo – planta .....	132
<b>Fig. 84</b>	Vila Romana, São Paulo – planta .....	133
<b>Fig. 85</b>	Butantã, São Paulo – planta .....	133
<b>Fig. 86</b>	Jardim Londrina, São Paulo – planta .....	134
<b>Fig. 87</b>	Vila Inah, São Paulo – planta .....	134
<b>Fig. 88</b>	Jardim Europa, São Paulo – planta .....	135
<b>Fig. 89</b>	Campina do Derby, Recife – planta .....	137
<b>Fig. 90</b>	Cidade-Jardim, Rio de Janeiro – planta .....	137
<b>Fig. 91</b>	Vila Assunção, Porto Alegre – planta .....	138
<b>Fig. 92</b>	Vila Operária, Niterói – planta .....	138
<b>Fig. 93</b>	Cidade de Monlevade, Minas Gerais (Lúcio Costa) – vista .....	139
<b>Fig. 94</b>	Cidade de Monlevade, Minas Gerais (Ângelo A. Murgel) – planta .....	139
<b>Fig. 95</b>	Bairro proletário Modelo, Juiz de Fora – planta .....	140
<b>Fig. 96</b>	Cidade-Jardim Laranjeiras, Rio de Janeiro – planta .....	140
<b>Fig. 97</b>	Canadá Garden-City – vista .....	140
<b>Fig. 98</b>	Bairro Jardim Procópio Teixeira, Juiz de Fora – planta .....	141
<b>Fig. 99</b>	Bairro Residencial Autônomo da Chácara do Pires, Porto Alegre – planta .....	141
<b>Fig. 100</b>	Cidade Recreio, Rio de Janeiro – planta .....	141
<b>Fig. 101</b>	Vila Jardim, Vassouras – planta .....	141
<b>Fig. 102</b>	Antonio Joaquim de Moura Andrade .....	143
<b>Fig. 103</b>	Octavio Moura Andrade .....	143
<b>Fig. 104</b>	Cidade Nova: Andradina – planta .....	146
<b>Fig. 105</b>	Jorge de Macedo Vieira .....	148
<b>Fig. 106</b>	Selo de prancha – assinada por Geraldo Moura .....	149
<b>Fig. 107</b>	Parque Edú Chaves, São Paulo – planta .....	152
<b>Fig. 108</b>	Vila Nova Manchester, São Paulo – vista .....	152
<b>Fig. 109</b>	Parque da Moóca, São Paulo – planta .....	154
<b>Fig. 110</b>	Vila Maria, São Paulo – planta .....	154
<b>Fig. 111</b>	Cidade Mãe do Céu, São Paulo – vista .....	155
<b>Fig. 112</b>	Jardim Japão, São Paulo – planta .....	155
<b>Fig. 113</b>	Jardim da Saúde, São Paulo – planta .....	156
<b>Fig. 114</b>	Vila Formosa, São Paulo – planta .....	156
<b>Fig. 115</b>	Jardim Vera Cruz, São Paulo – planta .....	157
<b>Fig. 116</b>	Nova Campinas e Cambuí, Campinas – planta .....	158
<b>Fig. 117</b>	Chácara da Barra, Campinas – planta .....	159
<b>Fig. 118</b>	Cidade Nova: Maringá – planta .....	160
<b>Fig. 119</b>	Cidade Nova: Balneário de Pontal do Sul – planta .....	160
<b>Fig. 120</b>	Cidade Nova: Cianorte – planta .....	161
<b>Fig. 121</b>	Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho .....	162
<b>Fig. 122</b>	Grande Hotel São Pedro – perspectiva .....	165
<b>Fig. 123</b>	Luiz Camerlingo .....	165
<b>Fig. 124</b>	Grande Hotel São Pedro – hall de entrada .....	171

<b>FIGURA</b>	<b>ASSUNTO</b>	<b>PÁG.</b>
<b>Fig. 125</b>	Logos de refrigerantes .....	171
<b>Fig. 126</b>	Fábrica de engarrafamento de água – vista interna .....	171
<b>Fig. 127</b>	Francisco João Maffei .....	172
<b>Fig. 128</b>	Reflorestamento de eucaliptos – vista .....	172
<b>Vista</b>	Vista aérea da Estância de Águas de São Pedro (1944) .....	173
<b>Fig. 129</b>	Águas de São Pedro – 1ª planta elaborada .....	174
<b>Fig. 130</b>	Cidade Nova: Guarujá – vista da beira-mar .....	182
<b>Fig. 131</b>	Cidade Nova: Guarujá – vista do Hotel .....	183
<b>Fig. 132</b>	Cidade Nova: Guarujá – vista da igreja e residências de veraneio .....	183
<b>Fig. 133</b>	Águas de São Pedro – torre petrolífera .....	187
<b>Fig. 134</b>	Águas de São Pedro – 1º balneário construído .....	188
<b>Fig. 135</b>	Águas de São Pedro – vista da área antes do empreendimento .....	188
<b>Fig. 136</b>	Águas de São Pedro – 2º balneário construído .....	189
<b>Fig. 137</b>	Águas de São Pedro – localização geográfica .....	189
<b>Fig. 138</b>	Águas de São Pedro – posição geográfica em relação à São Pedro .....	189
<b>Fig. 139</b>	Águas de São Pedro – formas de acesso .....	190
<b>Fig. 140</b>	Águas de São Pedro – mapa com acesso rodoviário .....	190
<b>Fig. 141</b>	Águas de São Pedro – vista da área escolhida para o empreendimento .....	194
<b>Fig. 142</b>	Águas de São Pedro – vista da pista do aeroporto .....	194
<b>Fig. 143</b>	Águas de São Pedro – 3º balneário construído .....	197
<b>Fig. 144</b>	Águas de São Pedro – vista do prédio do Cassino .....	197
<b>Fig. 145</b>	Águas de São Pedro – vista da piscina do Grande Hotel São Pedro .....	197
<b>Fig. 146</b>	Águas de São Pedro – vista do traçado viário do loteamento .....	198
<b>Fig. 147</b>	Águas de São Pedro – vista do traçado viário do loteamento .....	198
<b>Fig. 148</b>	Águas de São Pedro – planta com setorização dos elementos naturais .....	201
<b>Fig. 149</b>	Águas de São Pedro – planta com detalhe da <i>park-way</i> .....	202
<b>Fig. 150</b>	Águas de São Pedro – planta com detalhe da praça central .....	203
<b>Fig. 151</b>	Águas de São Pedro – vista de talvegue (fotografia, 2001) .....	203
<b>Fig. 152</b>	Águas de São Pedro – vista da Estância a partir da avenida de contorno .....	206
<b>Fig. 153a</b>	Águas de São Pedro – planta com detalhe do bulevar .....	207
<b>Fig. 153b</b>	Águas de São Pedro – vista do bulevar .....	207
<b>Fig. 154</b>	Águas de São Pedro – desobstrução do rio Araquá .....	210
<b>Fig. 155</b>	Águas de São Pedro – alagamento do córrego Bebedouro .....	211
<b>Fig. 156</b>	Águas de São Pedro – vista da construção do canal aberto .....	211
<b>Fig. 157</b>	Águas de São Pedro – vista de viela sanitária/passeio (fotografia, 2001) .....	212
<b>Fig. 158</b>	Águas de São Pedro – Vila Bela e Vila Operária .....	216
<b>Fig. 159</b>	Águas de São Pedro – vala para plantio de árvore .....	218
<b>Fig. 160</b>	Águas de São Pedro – esquina verde .....	219
<b>Fig. 161</b>	Águas de São Pedro – salão de festa do Grande Hotel São Pedro .....	221
<b>Fig. 162</b>	Águas de São Pedro – planta com novos loteamentos .....	222
<b>Fig. 163</b>	Águas de São Pedro – vista do Jardim Porangaba e represa (fotografia, 2002) .....	223
<b>Fig. 164</b>	Águas de São Pedro – vista de rua residencial (fotografia, 2001) .....	223

## 8. NÚCLEO DOCUMENTAL

### BIBLIOGRAFIA

#### ➤ Águas de São Pedro

##### **Relação 1**

Acervo: Biblioteca Municipal de Águas de São Pedro.

Telefone: (19) 3482-1377

Fornecedor: Bibliotecária Elizabete, julho de 2001.

Documentos copiados em preto e branco, em papel sulfite.

- "Águas de São Pedro. Conheça um pouco mais este paraíso." Revista Nossa Revista: Turismo, Ecologia, Educação, Comércio, Curiosidades e Informações. Edição n.4.
- "Luzes e Sombras. Dois pequenos municípios revelam os extremos da qualidade de vida no Estado de São Paulo: Águas de São Pedro, na região central, e Barra do Turvo, no sul." Revista Época, 22/05/2000. Autor: Ricardo Kotscho.
- "10 com louvor. As melhores cidades de São Paulo para se viver, de acordo com critérios da Organização das Nações Unidas." Jornal Já Diário Popular, ano 3, n.156, 31/10/1999. Autores: Celso de Campos Júnior e João Paulo Soares.
- Lei n.5.091 "Transforma estâncias turísticas em estâncias hidrominerais" (cópia) de 8 de maio de 1986, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 9/05/86.
- Documento (cópia) da Câmara Municipal da Estância de Água de São Pedro com relação de prefeitos e o corpo legislativo no período entre 1949 e 1986.
- Entrevista (cópia) de Antonio F. de Moura Andrade publicada em A Tribuna de São Pedro de 13/04/1996.
- "Águas de São Pedro: cidade da eterna juventude." Texto publicado pela Câmara Municipal de Águas de São Pedro em 25/07/88.
- "A Estância perde a sua grande oportunidade." Autor: Luiz Antonio de Mityr Filho.
- Poesia "Águas de São Pedro". Autor: Ruy Bueno de Arruda Camargo.
- "Águas de São Pedro - Estância hidromineral, 1996." Texto com dados da cidade publicado pela Secretaria Municipal de Turismo da Estância Hidromineral de Águas de São Pedro.
- "Cinturão Verde." 05/01/00. Autores: Luiz Antonio de Mityr Filho (Prefeito) e Mário Roberto Calejo (Secretário de Planejamento e Meio Ambiente).
- "Monteiro Lobato: Furacão na Botocúndia." Autores: Carmen Lúcia de Azevedo, Márcia Mascarenhas de Rezende Camargo e Vladimir Jacchetta. São Paulo, editora SENAC, 1997.
- "As águas minerais de São Pedro." Boletim n.26 do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. Autor: Francisco J. Maffei.
- Projeto de lei n. 8/72 "Dispõe sobre a criação, a forma e apresentação do Brasão da Estância de Águas de São Pedro." 03/07/72. Prefeitura Municipal da Estância de Águas de São Pedro.
- Texto sem autor sobre Ângelo Franzin.
- "São Pedro: 113 anos - especial de aniversário." Jornal Itaqueri, suplemento especial da Gazeta Regional (Jornal Gazeta da Região de Piracicaba), 22/02/94.
- "Turismo e Espaço. Rumo a um conhecimento transdisciplinar." São Paulo, editora Hucitec, 1997. Autora: Adyr Balastrieri Rodrigues.

- "Águas de São Pedro: Histórico." Texto sem autor ou data contendo os períodos históricos antes da fundação de Águas de São Pedro.
- "Águas de São Pedro através da Imprensa." Sem local, 1940. Autor: Dr. Gualberto de Magalhães.
- "Estância Hidromineral de Águas de São Pedro. Guia Turístico e Medicinal." São Paulo, editado por SENAC/DR-SP, 1990. Autor: Ruy Bueno de Arruda Camargo. **Fig. 133** (ver p.187)
- "Cidade das Crianças." Revista Veja, 20/12/00. Autora: Anna Paula Buchalla.

#### Relação 2

Acervo: Grande Hotel São Pedro.

End.: Parque Dr. Octavio de Moura Andrade, s/n.

CEP: 13525-000. Águas de São Pedro – SP.

Fornecedor: Gerente Geral Antônio Pereira de Moraes, julho de 2001.

Documento original, colorido.

- "Grande Hotel São Pedro. 25 anos de administração SENAC." São Paulo, editora SENAC. **Fig. 124** (ver p.171); **Fig. 125** (ver p.171); **Fig. 126** (ver p.171); **Fig. 128** (ver p.172); **Fig. 144** (ver p.197); **Fig. 145** (ver p.197); **Fig. 152** (ver p.206); **Fig. 153b** (ver p.207); **Fig. 161** (ver p.221)

#### Relação 3

Acervo: Secretaria de Obras do Município de Águas de São Pedro.

End.: Pça Geraldo Azevedo, n. 215.

Telefone (19) 482-1811 ramal 244.

e-mail:pmasp@merconet.com.br

Fornecedor: Arquiteta Denise, julho de 2001.

- Código de obras de Águas de São Pedro de fevereiro de 1999. Arquivo em disquete; tamanho 692 KB.

#### Relação 4

Acervo: Secretaria de Turismo do Município de Águas de São Pedro.

End.: Pça Geraldo Azevedo, n. 215.

Fornecedor: Carlos.

- Dados turísticos de 2000. Arquivo em disquete; tamanho 850 KB.

#### Relação 5

Acervo: Octavio Moura Andrade

Fornecedor: Antonio F. de Moura Andrade, setembro de 2002.

Documentos copiados em preto e branco, em papel sulfite.

Documento original, colorido.

- Fotocópia do "Relatório de Orçamentos" executado pelo Escritório Saturnino de Brito em 1939 para o Saneamento das Termas de São Pedro.
- Original do "Boletim nº. 26" do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. Com artigo: "As águas minerais de São Pedro". São Paulo, edição de outubro de 1940. Autor: Francisco J. Maffei.
- "As águas milagrosas de São Pedro!". Encarte original de divulgação da Estância. Autoria: empresa Águas Sulfídricas e Termas de São Pedro S/A. **Fig. 139** (ver p.190)
- "Invitación que le hace 'Águas de São Pedro' – La maravilla hidro-climatica del Brasil". Encarte original de divulgação da Estância em países latinos. São Paulo/Rio de Janeiro, editado por Graphicars, s/data. Autoria: empresa Águas Sulfídricas e Termas de São Pedro S/A.
- "Águas de São Pedro – suas indicações therapeuticas e seu plano de organização". São Paulo, editado por Edigraf, s/data. Autoria: empresa Águas Sulfídricas e Termas de São Pedro S/A.

- “Organização Médica da Estância Águas de São Pedro. Breve exposição pelo Dr. Paulo Carvalhaes, médico da Empresa”. São Paulo, editado por Edigraf, s/data. Autoria: empresa Águas Sulfídricas e Termiais de São Pedro S/A.

➤ Letchworth

**Relação 1**

Acervo: First Garden City Heritage Museum, abril de 1999.

Documentos copiados em preto e branco, em papel sulfite.

Documentos originais, colorido.

- "Protecting the Garden City. Letchworth Heritage." Revista The Planner, fevereiro de 1993, pp.27-28. Autor: Wyndham Thomas.
- "Letchworth. The World's First Garden City." Produzido por *North Hertfordshire District Council* e *Letchworth Garden City Corporation*. **Fig. 33** (ver p.58); **Fig. 42** (ver p.71)
- "Retail Opportunities in the world's first Garden City." Prospecto divulgando a expansão da cidade.
- "Letchworth Garden City Heritage Foundation Act 1995. Chapter II." Londres, publicado por HMSO, 1995.
- "Letchworth Garden City Corporation. Scheme of Management. Act 1962." Letchworth, publicado por *The Hive Printers Ltd.*
- "Guidelines & Standards. Proposals Letchworth." Texto relacionado ao zoneamento da cidade (s/d).
- "The 1905 and 1907 cheap cottages exhibition." Texto sem data ou autor.
- "Letchworth Garden City - Pioneering Town, an introduction to the World's First Garden City." Folder com imagens, gravuras e texto com histórico e curiosidades sobre a cidade. **Perspectiva** (ver p.75); **Fig. 52** (ver p.78); **Fig. 53** (ver p.78)
- "The first garden city heritage museum." Folder sobre o museu da cidade.
- Dados do Censo realizado na cidade em 1991.
- Listagem com a contagem populacional a partir de 1903 até 1991.
- Listagem (25 obras) com bibliografia sobre a cidade de Letchworth.
- Listagem (8 obras) com bibliografia sobre Barry Parker e Raymond Unwin.
- Listagem (69 obras) com bibliografia sobre Cidade-Jardim, *New Towns* e Planejamento Urbano.
- Mapa com ligação Londres - Letchworth (1903) e texto descritivo do plano de ocupação da cidade.
- Mapa de Letchworth (verão de 1908).
- Mapa atual - esc. 1:7500.
- Mapa com a relação de todas as ruas e os edifícios públicos.
- Mapa com área de Letchworth e Baldock.
- Mapa com delimitação do cinturão verde.

➤ Welwyn Garden City

**Relação 1**

Acervo: Prefeitura municipal da cidade, julho de 1999.

Documentos copiados em preto e branco, em papel sulfite.

- "Planning Welwyn Garden City." *Welwyn Hatfield Council* (s/d). Artigo com mapas, dados e histórico da cidade. **Cartaz** (ver p.86); **Plano** (ver p.86); **Fig. 58** (ver p.87)

## ICONOGRAFIA

### MAPAS

#### Relação 1

Assunto: Plantas da cidade de Águas de São Pedro.

Acervo: Secretaria de Obras do Município de Águas de São Pedro.

End.: Pça Geraldo Azevedo, n. 215.

Telefone (19) 482-1811 ramal 244.

e-mail:pmasp@merconet.com.br

Fornecedor: Arquiteta Denise, julho de 2001.

- Mapa 1: *Saneamento das termas de São Pedro. Esquema da rede de água*. Escritório Saturnino de Brito, Rio de Janeiro, outubro de 1939, retificado em dezembro de 1954. Desenho n. 3079. Autor: G. Moura, retificado e copiado por João José Antonelli. Escala gráfica; tipo de documento: cópia em papel sulfite.
- Mapa 2: *Águas de São Pedro. Projeto de Urbanização da Estância com detalhe das quadras e dos lotes*. Autor não especificado. Escala 1:2000; tipo de documento: cópia em papel sulfite. **Fig. 148** (ver p.201); **Fig. 149** (ver p.202); **Fig. 150** (ver p.203); **Fig. 153a** (ver p.207)
- Mapa 3: *Águas de São Pedro. Planta atualizada da cidade (26/02/1999)*. Autor do desenho: João Carlos Viana. Escala 1:4000; tipo de documento: cópia em papel sulfite.

#### Relação 2

Assunto: Planta da cidade de Águas de São Pedro

Acervo: Octavio Moura Andrade

Fornecedor: Antônio F. de Moura Andrade, setembro de 2002.

- Mapa: *Águas de São Pedro – Projeto de Urbanização da Estância*. Especificação: Registros nº.1, de 28/3/1940, e nº.2, de 10/8/1957, do Cartório do Registro de Imóveis da Comarca de São Pedro. Autor do desenho: Jorge de Macedo Vieira. Escala (indicada) 1:5000; tipo de documento: cópia em papel cartão amarelado; nº de cópias: 2. **Fig. 129** (ver p.174)

#### Relação 3

Assunto: Plantas do projeto de saneamento da cidade de Águas de São Pedro

Acervo: Octavio Moura Andrade

Fornecedor: Antônio Carlos Bonfato, setembro de 2002.

- Mapa 1: *Saneamento das Termas de São Pedro – Captação e Adução Almeida Sales*. Escritório Saturnino de Brito, Rio de Janeiro, setembro de 1939. Desenho n. 3069. Autores de projeto e desenho: assinaturas incompreensíveis. Escala 1:2000; tipo de documento: cópia em papel sulfite.
- Mapa 2: *Saneamento das Termas de São Pedro. Instalação de Tratamento e Filtros – Cortes*. Escritório Saturnino de Brito, Rio de Janeiro, outubro de 1939. Desenho n. 3083. Autores de projeto e desenho: assinaturas incompreensíveis. Escala gráfica; tipo de documento: cópia em papel sulfite.
- Mapa 3: *Casa para guarda de reservatório ou filtro*. Escritório Saturnino de Brito, Rio de Janeiro, s/data. Desenho n. 998. Autor: desconhecido. Escala gráfica; tipo de documento: cópia em papel sulfite.
- Mapa 4: *Saneamento das Termas de São Pedro – Esquema da Rêde de Esgotos*. Escritório Saturnino de Brito, Rio de Janeiro, outubro de 1939. Desenho n. 3089. Autor de projeto: G. Moura; autor de desenho: Luiz. Escala gráfica; tipo de documento: cópia em papel sulfite. **Fig. 106** (ver p.149)
- Mapa 5: *Saneamento das Termas de São Pedro – Esquema da Rêde de Água*. Escritório Saturnino de Brito, Rio de Janeiro, outubro de 1939. Desenho n. 3079. Autor de projeto: G. Moura; autor de desenho: Luiz. Escala gráfica; tipo de documento: cópia em papel sulfite.

#### Relação 4

Assunto: Planta de Campinas com o projeto de Jorge de Macedo Vieira para os bairros Cambui, Nova Campinas e Chácara da Barra (1954)

Acervo: Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Fornecedor: PUCCAMP, fevereiro de 2003.

- Mapa 1: *Campinas – 1954 (agosto)*. Edição da Sociedade Brasileira de Orientação GEOBRASIL Ltda, esc. 1:10.000. **Fig. 116** (ver p.158); **Fig. 117** (ver p.159)

#### VÍDEOS

Assunto: História da cidade de Águas de São Pedro.

Acervo: Rede Globo.

Fornecedor: Antônio Moura Andrade, via correio, setembro de 2001.

- Vídeo: *Águas de São Pedro*. Elaborado pela Rede Globo e apresentado pelo Globo Ecologia n.510 em outubro de 2000. Versão: cópia; número de cópias: 2.

Assunto: História da cidade de Águas de São Pedro.

Acervo: Pessoal.

Fornecedor: Antônio Carlos Bonfato, outubro de 2002.

- Vídeo: *Construção de Águas de São Pedro*. Sem fonte de origem e sem som. Versão: cópia.

#### FOTOGRAFIAS

##### Relação 1

Assunto: cidade de Águas de São Pedro, período 1934-1946.

Acervo: Octavio Moura Andrade.

Fornecedor: Antônio F. de Moura Andrade, via correio, setembro de 2001.

- Fotografia n.1: *Imagem de Octavio Moura Andrade, fundador de A.S.P.*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 252 KB. **Fig. 103** (ver p.143)
- Fotografia n.2: *Primeiro Balneário, construído em tábuas por Ângelo Franzim (1934)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 841 KB. **Fig. 134** (ver p.188)
- Fotografia n.3: *Vista panorâmica do local da atual estância de A.S.P. em 1935*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 673 KB. **Fig. 141** (ver p.194)
- Fotografia n.4: *Professor Francisco J. Maffei, diretor do IPT, Instituto de Pesquisas Tecnológicas da USP, fazendo análise das águas minerais em São Pedro (1936)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 228 KB. **Fig. 127** (ver p.172)
- Fotografia n.5: *Obras de construção do Grande Hotel em meio a uma pastagem (1938)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho: 774 KB.
- Fotografia n.6: *Vista aérea do Grande Hotel em obras, destacando-se o Balneário, os primeiros canais de saneamento e a ausência de árvores no local (1938)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 964 KB.
- Fotografia n.7: *Vista da Fonte da Juventude (03/09/1938)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 762 KB. **Fig. 135** (ver p.188)
- Fotografia n.8: *Vista da construção do Grande Hotel (03/09/1938)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 209 KB.
- Fotografia n.9: *Vista posterior do Grande Hotel um mês antes de sua inauguração, vendo-se ao fundo as primeiras ruas de A.S.P. (1940)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 613 KB.

- Fotografia n.10: *Imagem do Grande Hotel inaugurado, parque recém plantado e sua iluminação com cabos subterrâneos para se evitar, no futuro, as podas das árvores (s/d)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 772 KB.
- Fotografia n.11: *Vista do Grande Hotel São Pedro e o parque já em formação (1942)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 819 KB.
- Fotografia n.12: *Escadaria interna do Grande Hotel. Presença dos cantores líricos Martha Eggerth e Jan Kieppura, juntamente com o primeiro gerente Oldrich Kocourek (1940)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 0,99 MB.
- Fotografia n.13: *Os quatro diferentes prédios construídos ao longo do tempo para abrigar o balneário: 1934, 1935, 1956 e 1975*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 848 KB. **Fig. 136** (ver p.189); **Fig. 143** (ver p.197)
- Fotografia n.14: *Canalização das águas do centro de A.S.P. com tubos de concreto de 1,60m. de diâmetro; vista da rotatória próxima ao Grande Hotel (1940)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 405 KB.
- Fotografia n.15: *Entupimento dos tubos de captação de água pluvial e conseqüente alagamento em frente ao atual Balneário Dr. Octavio Moura Andrade, com o Grande Hotel ao fundo (1940)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 230 KB. **Fig. 155** (ver p.211)
- Fotografia n.16: *Abertura do canal central e construção do prédio de Industrialização de águas, com o Grande Hotel ao fundo (1940)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 602 KB. **Fig. 156** (ver p.211)
- Fotografia n. 17: *Saneamento – desobstrução e limpeza do rio Araquá, para evitar enchentes (1940)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 828 KB. **Fig. 154** (ver p.210)
- Fotografia n.18: *Dreno de terrenos alagadiços através de canal para evitar focos de mosquitos (1940)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 632 KB.
- Fotografia n.19: *Vista aérea de A.S.P., vendo-se as obras do prédio de industrialização das águas minerais, do Balneário, do início das obras do Hotel Avenida, das ruas e primeiras casas (1941)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 690 KB. **Fig. 146** (ver p.198)
- Fotografia n.20: *Vista aérea de A.S.P., destacando-se o parque recém plantado, o Balneário, primeiras ruas e casas e construção do prédio de industrialização das águas minerais (1941)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 657 KB. **Fig. 147** (ver p.198)
- Fotografia n.21: *Cova aberta para a plantação de uma árvore no parque (s/d)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 263 KB. **Fig. 159** (ver p.218)
- Fotografia n.22: *Comboio que transportou a máquina de lavar garrafas de Piracicaba à A.S.P. com tempo de oito dias devido à precariedade de acesso a transportes na região (1941)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 330 KB.
- Fotografia n.23: *Imagem do avião Havilland DOVE adquirido por Octavio Moura Andrade na Inglaterra para transporte de hóspedes para o Grande Hotel (1946)*. Autor desconhecido; cor: P/B; arquivado em disquete; arquivo tipo JPEG; tamanho 259 KB.

## Relação 2

Assunto: cidade de Águas de São Pedro.

Acervo: Ricardo Trevisan.

- Fotografia n.1: *Expansão urbana em área limite (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10 cm.
- Fotografia n.2: *Vista panorâmica da cidade de rodovia atrás do Grande Hotel. Seqüência com duas fotos (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.

- Fotografia n.3: *Vista da Cidade com sua topografia irregular (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.4: *Vista da Cidade: edifícios e vegetação (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.5: *Vista com o final do parque municipal entre rodovia e avenida perimetral (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.6: *Vista de bairro residencial e represa (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.7: *Vista do limite da cidade entre parque e represa. Seqüência de três fotos (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.8: *Antiga torre para inspeção de petróleo (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.9: *Jardins de esquina e escola Municipal. Seqüência de três fotos (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm. **Fig. 160** (ver p.219)
- Fotografia n.10: *Rua sem saída, limite da cidade (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.11: *Área limite, escoamento de água pluvial, processo de erosão (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.12: *Praça em área residencial. Relógio solar (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.13: *Vielas sanitária e passeio para pedestres com área para jardim lateral (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.14: *Área residencial desocupada, próxima à represa (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.15: *Praça em área residencial com função de escoar águas pluviais (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm. **Fig. 151** (ver p.203)
- Fotografia n.16: *Vista do desnível entre ruas paralelas (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.17: *Cruzamento de vias com canteiros ajardinados (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.18: *Cruzamento de três vias. Detalhe para área verde (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm. **Fig. 164** (ver p.223)
- Fotografia n.19: *Vista da represa em fim de tarde (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.20: *Abertura de área para expansão urbana. Seqüência de três fotos (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.21: *Passeio para pedestres sem acabamento (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.22: *Terrenos residenciais desocupados. Alargamento de via em saída de vielas (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.23: *Vielas sanitária e passeio para pedestres: extensa e em desnível (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm. **Fig. 157** (ver p.212)

- Fotografia n.24: *Rua residencial arborizada e retilínea (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.25: *Maquete da cidade, executada por Carlos Dittman em 1939 em escala 1:1000. Seqüência de quatro fotos (julho/2001)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.

### Relação 3

Assunto: cidade de Águas de São Pedro, fotos aéreas.

Acervo: desconhecido.

Fornecedor: Antônio Carlos Bonfato, setembro de 2002.

- Fotografia n.1: *Vista aérea da Estância de Águas de São Pedro e aeroporto (1944)*. Reproduzida através de fotocópia. Autor: desconhecido; cor: P/B; arquivada em PC, arquivo tipo JPEG; tamanho: 857 KB. **Vista** (ver p.173)
- Fotografia n.2: *Vista aérea da Estância de Águas de São Pedro e aeroporto, com aproximação maior (1995)*. Reproduzida através de fotocópia. Autor: desconhecido; cor: P/B; arquivada em PC, arquivo tipo JPEG; tamanho: 759 KB.

### Relação 4

Assunto: cidade de Águas de São Pedro.

Acervo: Ricardo Trevisan.

- Fotografia n.1: *Vista panorâmica da cidade a partir de ponto localizado à sudeste. Vista do lago e do bairro Porangaba. Seqüência com quatro fotos (setembro/2002)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10 cm. **Fig. 163** (ver p.223)
- Fotografia n.2: *Vista panorâmica da cidade a partir de ponto localizado à sudeste (setembro/2002)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.3: *Desembocadura da represa construída para abastecimento de água para a Estância. Detalhe do abandono (setembro/2002)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.4: *Vista panorâmica da represa. Seqüência com três fotos (setembro/2002)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10 cm.
- Fotografia n.5: *Vista da represa e detalhe da barragem de contenção d'água (setembro/2002)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.6: *Detalhe da barragem: escalonamento e bordas arredondadas para evitar danos pela força hídrica (setembro/2002)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10 cm.
- Fotografia n.7: *Vista panorâmica da cidade a partir de ponto localizado à leste. Vista do bairro Iporanga. Seqüência com duas fotos (setembro/2002)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.

### Relação 5

Assunto: cidade de Letchworth, Inglaterra.

Acervo: Ricardo Trevisan.

- Fotografia n.1: *Representação esquemática da cidade (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.2: *Vista do First Garden City Heritage Museum, antiga casa e estúdio de Parker (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm. **Fig. 51** (ver p.78)
- Fotografia n.3: *Vista da Biblioteca Municipal (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.4: *Vista do Howard Park (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.

- Fotografia n.5: *Vista do Howard Hall (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.6: *Vista posterior do Howard Hall (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.7: *Entrada da Estação Ferroviária de Letchworth (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.8: *Praça da Cidade, atual praça John F. Kennedy Gardens, em frente à Prefeitura e à Escola (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.9: *Jardim da antiga casa de Parker (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.10: *Edifício da Prefeitura Municipal de Letchworth (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.11: *Edifício da Escola, projetada por Parker em 1931 (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.12: *Vista da Igreja (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.13: *Cruzamento da Station Road e Leys Avenue (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm. **Fig. 48** (ver p.77)
- Fotografia n.14: *Vista da Broadway Avenue, entre a Estação Ferroviária e a Praça da Cidade (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.15: *Vista de dois exemplares de residências geminadas em grupos de duas e cinco (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.16: *Via em área residencial com declividade (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.17: *Residência unifamiliar com cerca viva (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.18: *Residência unifamiliar em lote isolado (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.19: *Residência em rua comercial. Comércio embaixo e casa em cima (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.20: *Station Road. Acesso à residência separado por cerca viva da via comercial (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.21: *Leys Avenue. Via comercial, pavimentação diferenciada e edifícios com três pavimentos (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm. **Fig. 49** (ver p.77)
- Fotografia n.22: *EastCheap. Via comercial; detalhe das amplas calçadas (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.23: *Vista da galeria comercial The Arcade, liga Station Road a Leys Avenue (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.24: *Boneco em cera de Richard Barry Parker em seu escritório, no First Garden City Heritage Museum (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.
- Fotografia n.25: *Boneco em cera de Ebenezer Howard, no First Garden City Heritage Museum (abril/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 15x10cm.

## Relação 6

Assunto: cidade de Welwyn Garden City, Inglaterra.

Acervo: Ricardo Trevisan.

- Fotografia n.1: *Vista da entrada Estação Ferroviária, atual shopping Ebenezer Howard (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.2: *Vista da praça rotatória em frente à Prefeitura (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.3: *Edifício da Escola com um pavimento (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.4: *Edifício residencial de esquina e geminada (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.5: *Residência unifamiliar de esquina com cerca viva (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.6: *Via em área residencial arborizada e curvilínea (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.7: *Ponte para travessia de veículos e pedestres sobre córrego; detalhe do parapeito (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.8: *Edifício em esquina de uso misto com seis pavimentos (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm. **Fig. 60a** (ver p.87)
- Fotografia n.9: *Edifício em esquina de uso misto com seis pavimentos, espelho do anterior (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm. **Fig. 60b** (ver p.87)
- Fotografia n.10: *Vista de três residências unifamiliares em lotes separados por cerca viva (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.11: *Vista de duas residências unifamiliares (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.12: *Residências unifamiliares com fachada branca (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.13: *Residência geminada com fachada branca; detalhe para passagem de pedestre no centro para área posterior do terreno (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.14: *Via em área residencial arborizada e curvilínea (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.15: *Edifício de uma pequena Igreja (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.16: *Edifício da Escola com três pavimentos (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.17: *Vista da praça-rotatória em frente à Prefeitura (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.18: *Grupo de residências geminadas duas a duas com fachada branca (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.19: *Vista da rotatória com as vias largas (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.

- Fotografia n.20: *Vista da praça linear central margeada por avenidas (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm. **Fig. 59** (ver p.87)
- Fotografia n.21: *Via curvilínea em área residencial (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.22: *Via marginal à praça linear central com residências geminadas (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.23: *Vista de praça linear central; vegetação (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.24: *Via marginal à praça linear central com residências unifamiliares (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm. **Fig. 62** (ver p.88)
- Fotografia n.25: *Detalhe de casa geminada com paredes de tijolo à vista (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.26: *Via comercial; detalhe para ampla largura da calçada em um dos lados (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.27: *Vista da avenida central com a praça linear ao fundo (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.28: *Área de convívio entre edifícios comerciais (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.29: *Detalhe de casa unifamiliar sem cerca frontal (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.30: *Detalhe de casa geminada com fachada branca sem cerca frontal (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.31: *Vista da área industrial do outro lado da ferrovia (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.
- Fotografia n.32: *Detalhe de edifício industrial (julho/1999)*. Autor: Ricardo Trevisan; colorida; arquivado em álbum; dimensão 18x13cm.

## 9. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

### HISTÓRIA GERAL

- BRAUDEL, F. 1970. *Civilização Material e Capitalismo. Século XV – XVIII*. Portugal, Editora Cosmos.
- BURKE, P. 1992. *A escrita da história - Nova Perspectiva*. Editora EdUNESP.
- PRIORI, A. 1994. "História Regional e Local: Métodos e Fontes". In: *Pós-História, Revista de Pós-Graduação em História*. Assis, Vol. II, pp. 181-187.
- LEPETIT, B. 2001. *Por uma Nova História Urbana*. São Paulo, EdUSP.
- TAFURI, M. 1984. *La Esfera y el Laberinto – Vanguardias y Arquitectura de Piranesi a los años setenta*. Capítulo: "Introducción: El proyecto histórico". Barcelona, Editora Gustavo Gili, pp. 5-28.
- THOMPSON, E.P. 1981. *A Miséria da Teoria – ou um Planetário de Erros. Uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro, Zahar.

### HISTÓRIA DO URBANISMO

#### ➤ Geral

- ABERCROMBIE, P. 1933. *Town and Country Planning*. Nova Iorque.
- ARGAN, G.C. 1995. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo, editora Martins Fontes. Terceira parte: Crise da Arte, Crise do Objeto, Crise da Cidade.
- AYMONINO, C. 1972. *Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna*. Barcelona, editora Gustavo Gili.
- BENEVOLO, L. 1976. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo, editora Perspectiva.
- \_\_\_\_\_ 2001. *História da Cidade*. São Paulo, editora Perspectiva.
- BRESCIANI, S. (org.) 1994. *Imagens da cidade – Séculos XIX e XX*. São Paulo, editora Marco Zero.
- CHOAY, F. 1997. *O Urbanismo*. São Paulo, editora Perspectiva.
- COLLINS, G.R. e COLLINS, C.C. 1980. *Camillo Sitte y el Nacimiento del Urbanismo Moderno*. Barcelona, Gustavo Gili.
- CORBUSIER, L. 1993 (1941). *A Carta de Atenas*. São Paulo, editora Hucitec/edUSP.
- ENGELS, F. 1974. *El Problema de la Vivienda y las Grandes Ciudades*. Barcelona, editora Gustavo Gili.
- GEDDES, P. 1994. *Cidades em Evolução*. Campinas, editora Papirus.
- HALL, P. 1974. *Urban and Regional Planning*. Harmondsworth.
- \_\_\_\_\_ 1995. *Cidades do Amanhã*. São Paulo, editora Perspectiva.
- HARVEY, D. 1982. "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas". In: *Revista Espaço & Debates - Estudos Regionais e Urbanos*, n.6, jun/set, pp.6-35.
- JACOBS, J. 2000 (1961). *Morte e Vida das Grandes Cidades*. São Paulo, editora Martins Fontes.
- MUMFORD, L. 1982. *A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo, livraria Martins Fontes/ed. UnB.

- PARKER, B. 1916. "Horizontalidade e verticalidade no tratamento de esquemas de planejamento urbano". In: *British architect*. NS 85, n.2, junho, pp. 45-48.
- \_\_\_\_\_ 1928. "Economia no desenvolvimento imobiliário". In: *Journal of the Town Planning Institute*. Vol. 14, n. 8, julho, pp. 177-186.
- \_\_\_\_\_ 1937. "Planejamento de sítio exemplificado em New Earswick". In: *Town planning review*. Vol. XVII, n. 2, fevereiro, pp. 79-102.
- PURDON, C.B. 1921. *Town Theory and Practice*. Londres, Benn Brothers Limited.
- \_\_\_\_\_ 1925. *The Building of Satellite Towns*. Londres, J.M. Dent&Sons Ltd..
- SICA, P. 1981. *Historia del Urbanismo*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- SITTE, C. 1922 (1889). *A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos*. São Paulo, Ática.
- STEIN, C. 1951. *Toward New Towns for America*. Chicago e Illinois, The University Press of Liverpool, Public Administration Service.
- SUTCLIFFE, A. (ed.) 1980. *The Rise of Modern Urban Planning, 1800-1914*. Londres, Mansell.
- \_\_\_\_\_ 1981. *Towards the Planned City. German, Britain, the United States and France, 1780-1914*. Nova Iorque, St. Martin Press.
- UNWIN, R. 1984 (1909). *La Práctica del Urbanismo. Una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*. Barcelona, Gustavo Gili.

### ➤ Inglaterra

- ARCHER, J. 1983. "Rus in urbe: clássicas ideias de cidade e cidade no planejamento urbano britânico". In: *Studies in Eighteenth-Century Culture*, XII, pp. 159-86.
- MELLO, L.I.R. de A. 1956. "Urbanismo positivo e Urbanismo negativo - As modernas cidades inglesas". In: *Engenharia Municipal*, São Paulo, n. 03, julho, pp. 09-14.
- OSBORN, F.J. e WHITTICK, A. 1963. *The New Towns. The answer to megalopolis*. Londres, Leonard Hill, introdução de Lewis Mumford.

## CIDADE – JARDIM

### ➤ Contextual

- CREESE, W. 1992. *The Search for Environment: the garden city before and after*. New Haven, Conn, M.I.T. Press. Reeditado, em 1992, com um novo prefácio e um epílogo do autor, por John Hopkins University Press, em Baltimore, MD.
- DAY, M. e GARSTANG, K. 1975. "Socialist theories and Sir Raymond Unwin". In: *Town and Country Planning*. Vol. 43, n. 7-8, pp. 346-9.
- HARVEY, D. (1982) "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas". In: *Revista Espaço & Debates - Estudos Regionais e Urbanos*, n.6, jun/set, pp.6-35.
- LANG, S. 1952. "The ideal city from Plato to Howard". In: *The Architectural Review*. n.12, agosto.
- SAMBRICIO, C. 1992. "De la ciudad lineal a la ciudad jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo". In: *Ciudad y Territorio*, n. 94, pp.147-159.

### ➤ Conceitos e Análises

- BATCHELOR, P. 1969. "The origin of the garden city concept of urban form". In: *Journal of Society of Architectural Historians*, 28, 3, pp. 184-200.

- BAYLEY, S. 1982. *La Ciudad Jardin*. Madrid, Adir Editores.
- BEEVERS, R. 1988. *The Garden City Utopia: a critical biography of Ebenezer Howard*. Londres e Nova Iorque, Macmillan e St. Martin's Press.
- CREESE, W. (ed.) 1967. *The Legacy of Raymond Unwin: a human pattern for planning*. Cambridge, Mass.
- CUMMING, E. e KAPLAN, W. 1991. *The Arts and Crafts Movement*. Londres, Thames and Hudson.
- DOGLIO, C. 1953. "L'Equivoco della città giardino". In: *Urbanistica*, anno XXIII, n. 13, pp. 56-66.
- GUNN, P. 1997. "O paradigma de cidade-jardim na via fabiana de reforma urbana". In: *Revista Espaço & Debates*, ano XVII, n. 40, pp. 11-27.
- HARDY, D. 1991. *From Garden Cities to New Towns. Campaigning for town and country planning, 1899 – 1946*. Londres, Chapman & Hall press.
- HAWKES, D. 1978. "The architectural partnership of Barry Parker and Raymond Unwin". In: *Architectural Review*, 163, 976, março.
- HOWARD, E. 1996 (1898). *Garden Cities of To-morrow*. Londres, Faber and Faber Ltd.. *Cidades-Jardins de Amanhã*. Edição brasileira pela Hucitec com introdução de Dácio Ottoni.
- JACKSON, F. 1985. *Sir Raymond Unwin: architect, planner and visionary*. Londres, Zwemmer Ltd..
- MIANO, G. 1991. "Città e campagna, città e natura nella cultura dell'Illuminismo in Francia e in Inghilterra". In: *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, Roma, ano XXV, n. 73/74/75, jan-dez, pp. 135-145.
- MILLER, M. 1992. *Raymond Unwin: garden cities and town planning*. Leicester, Leicester University Press.
- \_\_\_\_\_ 1989. *Letchworth: the first garden city*. Sussex, Phillimore.
- MUMFORD, L. 1946. "The garden city idea and modern planning". In: *Howard (1946)*, pp. 29-40.
- OSBORN, F.J. 1945. "The Garden City Movement. A Reevaluation". In: *Journal of the Town Planning Institute*, pp. 193-207.
- SOISSONS, M. de 1988. *Welwyn Garden City*. Cambridge, Publication for Companies.
- WARD, S.V. (ed.) 1992. *The Garden City: past, present and future*. Londres, Chapman & Hall press.

## HISTÓRIA DO URBANISMO NO BRASIL

### ➤ Geral

- ANDRADE, E.L. de. s/d. *Sertões do Noroeste 1859 – 1945*. S/L ; S/E.
- ANDRADE, C.R.M. de. 1992. *A Peste e o Plano: o Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito*. São Paulo, Dissertação de mestrado, FAU – USP.
- AMERICANO, J. 1962. *São Paulo nesse tempo (1915-1935)*. São Paulo, edições Melhoramentos.
- ANPUR 2001. "Ética, Planejamento e Construção Democrática". In: *Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR*. Rio de Janeiro, vol. 2, maio/junho.
- AZEVEDO, W. 1934. *Urbanismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Henrique Velho.
- BARCELLOS, V.Q. 2000. *Unidade de Vizinhança: notas sobre sua Origem, Desenvolvimento e Introdução no Brasil*. In: [www.unb.br/fau/pos\\_graduacao/cadernos\\_eletronicos/unidade/unidade.htm](http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm)
- BIRKHOLZ, L. de B. 1964. *Planos Diretores no Estado de São Paulo e sua Implantação*, Tese de concurso para livre-docência, São Paulo, FAU-USP.
- BOULLÓN, R.C. 2002. *Planejamento do Espaço Turístico*. Bauru, EDUSC.

- BRESCIANI, S. (org.) 1999. "Imagens de São Paulo: estética e cidadania". In: FERREIRA, A.C.; LUCA, T.R. de; IOKOI, Z.G. (orgs.) *Encontros com a História. Percursos Históricos e Historiográficos de São Paulo*. São Paulo, UNESP/FAPESP/ANPUH.
- BRUAND, Y. (ed.) 1991. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo, Editora Perspectiva S.A..
- CANO, W 1998. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas, Instituto de Economia da UNICAMP, Cromosete Gráfica e Editora.
- \_\_\_\_\_ (org.) s/d. "A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)". In: *Relatório IE-UNICAMP e SEADE*. Campinas.
- CARLOS, A.F.A. (org.) 1994. *Os caminhos da reflexão a Cidade e o Urbano*. São Paulo, EdUSP.
- CHAUI, M. de S. 1993. *Cultura e Democracia – O discurso competente e outras falas*. São Paulo, Cortez editora.
- CORBIN, A. 1989. *O território do vazio. A praia e o imaginário ocidental*. São Paulo, Companhia das Letras.
- COSTA, E.V. da 1987. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo, editora Brasiliense.
- COSTA, L.A..M. 2001. *O ideário urbano paulista na virada do século. O engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)*. São Paulo, Dissertação de mestrado, FAU-USP.
- DEÁK, C. e SCHIFFER, S.R. (orgs.) 1999. *O Processo de Urbanização no Brasil*. São Paulo, EdUSP.
- DEFFONTAINES, P. 1944. "Como se constituiu no Brasil a rede de cidades". In: *Boletim Geográfico*, n. 2.
- DE LORENZO, H.C. e COSTA, W.P. (org.) 1997. *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo, UNESP.
- FERRAZ, G. 1958. "A criação de novas cidades". In: *Habitat*, São Paulo, n. 47, abril, p. 27.
- FERREIRA, A.L. de A.; DANTAS, A.C. de C.L.; EDUARDO, A.R.B.; DANTAS, G.A.F. 2001 "Escritório de Engenharia Civil e Sanitária: Uma Tradição de Pai para Filho". In: *Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR sobre Ética, Planejamento e Construção Democrática do Espaço*. Rio de Janeiro, ANPUR, vol.2, p.564-576.
- IBGE. 1953 *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro.
- KOHLSDORF, M.E. 1985. "Breve Histórico do Espaço Urbano como Campo Disciplinar". In: FARRET, R.L.. (org.). *O Espaço da Cidade – Contribuição à análise urbana*. São Paulo, Projeto Editores Associados.
- LEME, M.C. da S. (coord.) 1999. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM.
- LIMA, N.T. e HOCHMAN, G. 1996. "Condenado pela raça, absolvido pela medicina: o Brasil descoberto pelo Movimento Sanitarista da Primeira República". In: MAIO, M.C. e SANTOS, R.V. *Raça, Ciência e Sociedade*. Rio de Janeiro, editora FIOCRUZ/ Centro Cultural do Banco do Brasil, pp. 23-40.
- MARICATO, E. 2000. "As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias". In: *A Cidade do Pensamento Único – desmanchando consensos*. Petrópolis, editora Vozes, pp. 121-192.
- MARX, M. 1980. *Cidade Brasileira*. São Paulo, EdUSP e Comp. Melhoramentos de São Paulo.
- MELLO, Z.C. e SAES, F.A..M. 1985. "Características dos núcleos urbanos em São Paulo". In: *Revista Estudos Econômicos*. São Paulo, IPE, v. 15, n. 2, pp. 307-337.
- MONBEIG, P. 1949. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo, Editora Hucitec e Editora Polis.
- NEIVA, A.H. 1942. "Getúlio Vargas e o problema da imigração e da colonização". In: *Revista de Imigração e Colonização*, Rio de Janeiro, n.1, ano 3, abril.
- OLIVEIRA, F. de 1982. "O Estado e o Urbano no Brasil". In: *Revista Espaço & Debates - Estudos Regionais e Urbanos*, n.6, jun/set, pp.36-54.

- OHTAKE, M.F.G. 1982. *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. São Paulo, Dissertação de mestrado, PUC.
- PARKER, B. 1920. "Town-planning experiences in Brazil". In: *Architects Journal*. LI, pp. 48-52.
- PECHMAN, R.M. 2002. *Cidades estreitamente vigiadas – o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra.
- PEREIRA, P.C.X. 1990. *Questão da construção, urbanização e industrialização em São Paulo (1872-1914)*. São Paulo, Tese de doutoramento, Departamento de Ciência Política, FFLCH-USP, caps. 2 e 3.
- PORTO, F. 1991. *A cidade de Aracaju 1855-1865. Ensaio de Evolução Urbana*. Aracaju, Governo de Sergipe/FUNDESC.
- PRIORI, A. 1994. "História Regional e Local: Métodos e Fontes". In: *Pós-História, Revista de Pós-Graduação em História*. Assis, Vol. II, pp.181-187.
- REIS FILHO, N.G. 1968. *Contribuição ao estudo da Evolução Urbana Brasileira (1500/1720)*. São Paulo, EdUSP.
- \_\_\_\_\_ s/d. *Urbanização e Teoria*. São Paulo, impresso no Laboratório de Artes Gráficas da FAU-USP.
- \_\_\_\_\_ 1994. "Algumas experiências urbanísticas no início da República". In: *Caderno de Pesquisa do LAP*. São Paulo, FAU-USP, n.1.
- \_\_\_\_\_ 1994. *São Paulo e outras Cidades. Produção Social e Degradação dos Espaços Urbanos*. São Paulo, editora HUCITEC.
- \_\_\_\_\_ 1995. "Notas sobre o urbanismo no Brasil. Segunda parte: séculos XIX e XX". In: *Caderno de Pesquisa do LAP*. São Paulo, FAU-USP, n.9.
- RIBEIRO, M.A.R. s/d. *A cidade de São Paulo nos anos XX*. São Paulo, Tese de doutoramento, FAU-USP.
- ROLNIK, R. 1987. "São Paulo na virada do século: o espaço é político". In: *Revista Espaço & Debates - Estudos Regionais e Urbanos*, n.17.
- \_\_\_\_\_ 1997. *A Cidade e a Lei. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo, editora Studio Nobel e Fapesp.
- SANTOS, M. 1982. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Hucitec.
- \_\_\_\_\_ 1994. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec.
- SEGAWA, H. 1996. *Ao Amor do Público - Jardins no Brasil*. São Paulo, editora Studio Nobel.
- \_\_\_\_\_ 2000. *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo, Ateliê Editorial.
- SILVA, R.S. da 1996. *Urdaduras e Tessituras Urbanas. Na História das Cidades, a Estruturação Territorial de Assis*. Assis, Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências e Letras – UNESP.
- SINGER, P. 1973. *Economia política da urbanização*. São Paulo, editora Brasiliense / CEBRAP.
- \_\_\_\_\_ 1974. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo, Companhia Editora Nacional.
- THOMAS, K. 1988. *O homem e o mundo natural. Mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800)*. São Paulo, Companhia das Letras.
- TREVISAN, R. 1998. *Cidades Novas de Colonização e Expansão Territorial no Noroeste do Estado de São Paulo (1930-1964)*. São Carlos, SP, Relatório Final de Iniciação Científica para FAPESP, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, EESC-USP.
- VILLAÇA, F. 1999. "Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil". In: DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli R. (orgs.) *O Processo de Urbanização no Brasil*. São Paulo, edUSP, pp. 169-244.

## ➤ Cidade-Jardim no Brasil, Jorge de Macedo Vieira e Águas de São Pedro

- ÁGUAS SULFÍDRICAS E THERMAES DE SÃO PEDRO S/A, 1940. *Memorial, Planta e mais documentos*. São Pedro, Cartório do Registro de Imóveis da Comarca de São Pedro, 08/03/1940.
- ANDRADE, C.R.M. de. 1998. *Barry Parker – um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*. São Paulo, Tese de doutoramento, FAU-USP.
- \_\_\_\_\_ 2001. “Jardim América: a arquitetura do primeiro bairro-jardim de São Paulo”. In: *Revista Espaço & debates*. São Paulo, Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais – NERU, nº. 42, ano XVII.
- CAMARGO, R.B. de A. 1990. *Estância Hidromineral de Águas de São Pedro – Guia Turístico e Medicinal*. São Paulo, SENAC/DR-SP.
- ESB, 1939. *Relatório de Orçamentos para o Saneamento das Termas de São Pedro*. Rio de Janeiro, Escritório Técnico Saturnino de Brito.
- FICHER, S. 1989. *Ensino e Profissão. O curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo*. São Paulo, Tese de doutoramento, Departamento de História, FFLCH-USP, vol. 1.
- FRANCO, A.C. 2001. *Urbanismo e Arquitetura Residencial da Estância Hidromineral de Águas de São Pedro*. São Carlos, SP, Relatório Final de Iniciação Científica para FAPESP, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, EESC-USP.
- KAWAI, C.S. de. 2000. *Os loteamentos de traçado orgânico realizados no município de São Paulo na primeira metade do século XX*. São Paulo, Dissertação de Mestrado, FFLCH-USP, Departamento de Geografia.
- JORNAL ÁGUAS DE SÃO PEDRO. Águas de São Pedro, Redação e oficina: Avenida Esquerda. Diretor e redator: Waldemar Arruda; cooperação: Octavio Moura Andrade. Ano I – II (26/04/59 – 02/04/61); ns. 1 – 51.
- JORNAL CALDAS DE SÃO PEDRO. Piracicaba, Typographia Paulista. Redator-chefe: Auro Soares Andrade; diretor-gerente: Patrício Miguel Carretta. Ano I – IV (29/01/1936 – 16/10/1940); ns. 1 – 106.
- MAGALHÃES, G.V. de P. 1940. *Águas de São Pedro Através da Imprensa*. São Paulo, s/n.
- MEDEIROS, E.B. 1971. *O Lazer no Planejamento Urbano*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas.
- REQUIXA, R. 1977. *O Lazer no Brasil*. São Paulo, editora Brasiliense.
- RODRIGUES, A.A.B. 1985. *Águas de São Pedro – Estância Paulista. Uma Contribuição à geografia de recreação*. São Paulo, Tese de doutoramento, FFLCH – USP.
- SEGAWA, H. 2002. “Um inglês nos trópicos: o Jardim América”. In: *Jornal de Resenhas*. São Paulo, Discurso Editorial/USP/UNESP/ Folha de São Paulo, nº. 83, p. 9, março.
- SENAC 1995. *Grande Hotel São Pedro: 25 anos de administração SENAC*. São Paulo, editora SENAC.
- STEINKE, R. 2002. *Ruas Curvas versus Ruas Retas. Na história das cidades, três projetos do eng. Jorge de Macedo Vieira*. São Carlos, Dissertação de Mestrado, Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo.
- VIEIRA, J.M. 1939. *Memorial*. São Pedro, 15/12/1939.
- WOLFF, S.F.S. 2001. *Jardim América*. São Paulo, EdUSP.
- YURGEL, M. 1983. *Urbanismo e Lazer*. São Paulo, editora Nobel.