CAMILA FERRARI

A detailed topographic map of a residential area. The map features numerous contour lines indicating elevation, with labels such as 772.4, 775.7, 781.9, 785.0, 786.4, 787.5, 788.0, 788.3, 788.4, 788.5, 788.6, 788.7, 788.8, 788.9, 789.0, 789.1, 789.2, 789.3, 789.4, 789.5, 789.6, 789.7, 789.8, 789.9, 790.0, 790.1, 790.2, 790.3, 790.4, 790.5, 790.6, 790.7, 790.8, 790.9, 791.0, 791.1, 791.2, 791.3, 791.4, 791.5, 791.6, 791.7, 791.8, 791.9, 792.0, 792.1, 792.2, 792.3, 792.4, 792.5, 792.6, 792.7, 792.8, 792.9, 793.0, 793.1, 793.2, 793.3, 793.4, 793.5, 793.6, 793.7, 793.8, 793.9, 794.0, 794.1, 794.2, 794.3, 794.4, 794.5, 794.6, 794.7, 794.8, 794.9, 795.0, 795.1, 795.2, 795.3, 795.4, 795.5, 795.6, 795.7, 795.8, 795.9, 796.0, 796.1, 796.2, 796.3, 796.4, 796.5, 796.6, 796.7, 796.8, 796.9, 797.0, 797.1, 797.2, 797.3, 797.4, 797.5, 797.6, 797.7, 797.8, 797.9, 798.0, 798.1, 798.2, 798.3, 798.4, 798.5, 798.6, 798.7, 798.8, 798.9, 799.0, 799.1, 799.2, 799.3, 799.4, 799.5, 799.6, 799.7, 799.8, 799.9, 800.0. The map also shows a network of roads, including a main road labeled 'ROAD 1' and several smaller roads. Numerous buildings are depicted as rectangular shapes, some with internal details. A red rectangle highlights a specific area in the upper right, which appears to be a residential development or a specific site of interest. The map is oriented with North at the top.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Instituto de Arquitetura e Urbanismo

Camila Ferrari

Projetos de habitação popular como projetos de cidade moderna:
os conjuntos habitacionais dos IAP na Grande São Paulo de 1930 a 1964

São Carlos

2013

**Projetos de habitação popular como projetos de cidade moderna:
os conjuntos habitacionais dos IAP na Grande São Paulo de 1930 a 1964**

Camila Ferrari

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do
título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Orientadora

Prof.^a Dr.^a **Eulalia Portela Negrelos**

Financiamento

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

Área de Concentração

Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo

São Carlos,

2013

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

Ferrari, Camila

F375p

Projetos de habitação popular como projetos de cidade moderna: os conjuntos habitacionais dos IAP na Grande São Paulo de 1930 a 1964 / Camila Ferrari;
orientadora Eulalia Portela Negrelos. São Carlos, 2013.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2013.

1. Habitação Popular. 2. Institutos de Aposentadoria e Pensões. 3. Cidade Moderna. 4. Urbanização de São Paulo. I. Título.

Projeto Gráfico: Tayguer A. A. Onofre

Fonte: Calibri

Agradecimentos

A DEUS, pela vida.

AOS MEUS PAIS, pelo incentivo ao estudo, pelo carinho de todos os momentos.

AO TAYGUER, por ser meu companheiro de todas as horas e de todas as viagens por terras e pensamentos.

À MINHA FAMÍLIA, pelo interesse pelo meu trabalho.

À EULALIA, orientadora e amiga, pelo estímulo à pesquisa, pelas conversas, pelo abrigo em terras paulistanas.

À FAPESP, pelo apoio financeiro a esta pesquisa.

AOS PROFESSORES DA BANCA EXAMINADORA, que desde antes da qualificação contribuíram para o desenvolvimento da pesquisa.

AO JOÃO ADRIANO ROSSIGNOLO, que na graduação me ajudou a descobrir o gosto por pesquisar.

À DENISE ANTONUCCI, pelo material compartilhado.

AOS PROFESSORES E FUNCIONÁRIOS DO IAU, pelo apoio e dedicação.

AOS FUNCIONÁRIOS dos Arquivos e Bibliotecas visitados, pela assistência e suporte.

ÀS AMIGAS Ana Carolina, Daniela e Luciana pelas horas de cumplicidade.

AOS AMIGOS DO ARQBRAS pelas tardes de aprendizado descontraído nos últimos meses de trabalho, em especial ao Wellington pelas informações compartilhadas.

AOS AMIGOS DE TODOS OS MOMENTOS, que não me atrevo a enumerar, pela compreensão nas horas de ausência e pelas boas horas vividas junto de vocês.

FERRARI, Camila. **Projetos de habitação popular como projetos de cidade moderna: os conjuntos habitacionais dos IAP na Grande São Paulo de 1930 a 1964**. Dissertação (Mestrado). IAU-USP, São Carlos, 2013.

Neste trabalho propomos a análise dos conjuntos habitacionais empreendidos pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões entre os anos de 1930 e 1964 na então Grande São Paulo dentro da concepção de cidade moderna, ou seja, como projetos que, para além de moradias, sustentavam o caráter de projetos urbanísticos, inseridos no processo de urbanização paulistano. A partir da revisão e delimitação do marco teórico foi feita a caracterização de projetos de cidades modernas e projetos de habitações populares e, ainda, da urbanização da cidade de São Paulo. Foram realizadas visitas técnicas aos conjuntos habitacionais dos IAP, além do levantamento em fontes primárias e secundárias a respeito destes empreendimentos. Consideramos, tomando nossos estudos, que é possível compreender que, no âmbito da produção dos IAP, a cidade que se construiu com a implantação destes conjuntos habitacionais foi (ou poderia ter sido) a cidade moderna.

Palavras-chave: Habitação Popular; Institutos de Aposentadoria e Pensões; Cidade Moderna; Urbanização de São Paulo

Abstract

FERRARI, Camila. **Housing Projects as Modern City Projects. The Housing of the IAP in Great São Paulo from 1930 to 1964.** Dissertation (Master's Degree). IAU-USP, São Carlos, 2013.

In this work we propose the analysis of the housing undertaken by *Institutos de Aposentadoria e Pensões* between the years 1930 and 1964 in those days Greater São Paulo within the design of the modern city, in other words, as projects which beyond housing, sustained the nature of urban projects, embedded in the urbanization process of São Paulo. From the review and delimitation of the theory, modern cities projects and affordable housing projects were characterized, as well as the urbanization of the city of São Paulo. It was performed technical visits to the IAP housing, and also a survey on primary and secondary sources about these dwelling complexes. From this study we consider that under IAP's production, the city that was built from the implementation of such housing projects was (or could have been) the modern city.

Keywords: Affordable Housing; Institutes of Retirement and Pensions; Modern City; Urbanization of São Paulo

Introdução	15
Capítulo I - Projetos de cidades modernas e projetos de habitação popular: das reações à cidade industrial inglesa ao projeto moderno no Brasil	19
I.1. Projetos de Cidade Moderna	20
I.1.1. Da crítica à cidade industrial ao modernismo dos CIAM	20
I.1.1.1. Pioneiros – Reações à cidade industrial	24
I.1.1.2. Propostas sem vínculo social	35
I.1.1.3. Planos urbanísticos gerais e remodelações urbanas	37
I.1.1.4. Propostas paradigmáticas	43
I.1.1.5. Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna - Os CIAM	68
I.1.1.6. A Habitação como Geradora de Cidade ou o Projeto Moderno de Cidade	71
I.1.2. Projetos de cidades no Brasil	74
I.1.2.1. Quadro Latino-americano	76
I.1.2.2. Quadro Brasileiro	80
I.1.2.3. Sanitarismo e Embelezamento	84
I.1.2.4. Industrialização, Projeto Nacional e Urbanismo	97
I.1.2.5. Modernização Parcial e Excludente	109
I.2. Projetos de Habitação Popular	112
I.2.1 A Habitação Popular na Inglaterra	112
I.2.1.1. <i>Workhouses</i>	114
I.2.1.2. Legislação	117
I.2.1.3. <i>Model Dwelling Companies</i> (MDCs)	119
I.2.1.4. Uma síntese sobre a referência inglesa	122
I.2.2. A Habitação Popular no Brasil	123
I.2.2.1. O Estado Republicano Liberal	124
I.2.2.2. A Questão Habitacional a partir de 1930	128
I.2.2.3. A previdência social como provedora de direitos sociais – a atuação dos Institutos de Aposentadoria e Pensões	137
I.2.2.4. A crise habitacional na década de 1960 e a ditadura militar – a reestruturação dos sistemas de planejamento, produção de habitação e produção de cidade	153

I.2.2.5. Uma síntese do quadro da habitação popular no Brasil	156
Capítulo II - Os conjuntos habitacionais dos IAP na Grande São Paulo	159
II.1. Urbanização de São Paulo	160
II.1.1. Da ocupação jesuíta à expansão ferroviária (1554-1870)	160
II.1.2. Saneamento e Embelezamento (1870-1930)	162
II.1.2.1. Planos de Melhoramentos da Capital	168
II.1.2.2. O lugar dos ricos e a Companhia City	172
II.1.2.3. O lugar dos pobres e a habitação operária	173
II.1.2.4. O Primeiro Surto de Industrialização	176
II.1.2.5. Remodelação das Margens do rio Tietê – Saturnino de Brito	178
II.1.2.6. Perímetro de Irradiação - Ulhôa Cintra	180
II.1.2.7. Plano de Avenidas - Prestes Maia	182
II.1.2.8. Administração Racionalizada – IDORT	187
II.1.3. Industrialização, Projeto Nacional e Urbanismo (1930-64)	189
II.1.3.1. O Prefeito Anhaia Melo (1930-1932) e o <i>zoning</i>	189
II.1.3.2. O Prefeito Fabio Prado (1934-1938) e a questão social	191
II.1.3.3. O Prefeito Prestes Maia (1938-1945) e o sistema viário	193
II.1.3.4. A década de 1950	195
II.1.4. A apropriação parcial do projeto moderno	204
II.2. Referências de um projeto moderno de habitação e cidade	206
II.2.1. Casos de referência	208
II.2.1.1. Conjunto Residencial Várzea do Carmo (IAPI)	208
II.2.1.2. Conjunto Residencial da Mooca (IAPI)	214
II.2.1.3. Conjunto Residencial Vila Guiomar (IAPI)	218
II.2.2. “Primeiros arquitetos modernos” – Os “pioneiros na habitação social”	223
II.3. Estudos de caso	233
II.3.1. Conjunto Residencial da Mooca (IAPETC)	234
II.3.2. Conjunto Residencial Santa Cruz (IAPB)	242
II.3.3. Conjunto Residencial Santo Antonio (IAPB)	249
II.4. Os conjuntos estudados e sua vinculação com o projeto moderno de cidade	255
Conclusões	261
Notas Metodológicas	267
Referências Bibliográficas	273

Introdução

A proposta deste trabalho é averiguar a veracidade da proposição presente no próprio título, isto é, considerar os conjuntos habitacionais empreendidos pelos IAP entre os anos de 1930 e 1964 na então Grande São Paulo como projetos vinculados à concepção de cidade moderna que, para além de moradias, sustentavam o caráter de projetos urbanísticos, inseridos no processo de urbanização paulistano. Tomamos como ponto de partida o levantamento bibliográfico e a caracterização de projetos de cidades modernas e projetos de habitações populares, desde as primeiras proposições no período pós-Revolução Industrial até a produção brasileira na primeira metade do século XX e, ainda, uma análise da urbanização paulistana, sobretudo a partir da Primeira República até o início da ditadura militar.

A pesquisa, apesar de reportar-se a momentos anteriores como parte do referencial teórico, abrange o período de existência e ação dos Institutos de Aposentadoria e Pensões, formulados por Getúlio Vargas em 1933 e atuantes até 1964, intervalo no qual, além de atuarem como órgãos da previdência social garantindo benefícios aos trabalhadores associados, participaram da provisão de outros direitos sociais que incluíam a assistência médica e a habitação.

A divisão da dissertação em capítulos obedeceu à lógica temporal da própria pesquisa, na medida em que abordamos os temas estudados do geral ao particular, a partir da conceituação dos temas englobados no título do trabalho, os seja, os projetos de cidade moderna e os projetos de habitação social, e a formação urbanística paulistana, para finalmente tratarmos de nossos objetos específicos de trabalho: os conjuntos habitacionais dos IAP.

O primeiro capítulo foi dividido em duas partes que se correspondem historicamente e abordam os projetos de cidades modernas e os projetos de habitação popular, nessa ordem. A opção por enquadrar os dois temas no mesmo capítulo refere-se à relação intrínseca que pensamos existir entre eles, como se verá ao longo desta dissertação. Assim, a primeira parte do Capítulo I trata da formação das cidades industriais e da conseguinte contestação dos resultados negativos da industrialização nas cidades realizada ao longo do século XIX, bem como dos projetos resultantes dessa discussão, que culminariam nos projetos de cidades amplamente reconhecidas como modernas, incluindo os projetos brasileiros do início do século XX. A segunda parte do Capítulo I, por sua vez, esclarece os processos que na Inglaterra (como berço da Revolução Industrial) e no Brasil (nosso *lócus* de estudo), originaram os primeiros projetos de habitações destinadas aos trabalhadores, ressaltando também os provedores dessas moradias, originalmente a iniciativa privada e, somente depois, o Estado.

Acreditamos que os projetos de cidades difundidos no final do século XIX e início do século XX, pertinentes ao urbanismo moderno europeu, têm suas origens em propostas muito anteriores que remontam ao início do século XIX. Naquele momento pós-Revolução Industrial os profissionais indicavam uma preocupação quanto ao desenvolvimento urbano e o bem estar da população, sendo a partir da crítica à metrópole recém-industrializada que se desenvolvem os primeiros projetos de cidades e sociedades planejadas de modo a superar os inconvenientes gerados pelas fábricas.

De modo geral essas propostas levavam em conta aspectos como a precariedade das condições de higiene e salubridade das ruas e moradias; a alienação dos operários, separados de seus meios de produção; a frequente desordem nas ruas traçadas em períodos anteriores, onde pedestres e veículos motorizados disputavam espaço. Considerava-se a máquina como a grande vilã, mas ao mesmo tempo a possível salvadora dos malefícios que ela própria causava às cidades, de maneira que a lógica da fábrica, expressa sobretudo na padronização e na produção em série, se refletia na concepção das novas residências, vias de circulação e até mesmo no núcleo urbano como um todo.

Na passagem do século XIX para o século XX, novas propostas ganham corpo, concretizando-se em planos de grandes cidades novas que buscavam superar os males da cidade industrial já então transformada e novamente obsoleta, diante de técnicas cada vez mais novas. Mais uma vez os projetos apresentam pontos em comum como a preocupação com a circulação, a higiene, a relação entre homem e meio ambiente, a separação das diferentes funções a que se destina uma cidade e a utilização das novas tecnologias.

No Brasil, a proposta moderna é difundida através de livros e periódicos e profissionais que chegavam ou voltavam do Velho Continente apresentando o novo ideário, que aqui é apropriado e então adaptado, em parte redesenhado em função de necessidades próprias. As propostas figuram em edifícios públicos, habitações, bairros e cidades inteiramente planejadas e são, finalmente, exportadas para o mundo com a “especificidade da nova arquitetura brasileira” (BRUAND, 2002:376).

Neste trabalho entendemos que também a origem da preocupação em construir habitações destinadas às camadas populares remonta à conformação da cidade industrial na Inglaterra no início do século XIX. As cidades em plena expansão tecnológica e urbana não ofereciam ainda as condições ideais de abrigo à população carente que procurava empregar-se nas indústrias em desenvolvimento. Nesse quadro, as moradias dos trabalhadores resultavam de péssima qualidade, tanto no aspecto construtivo quanto no que diz respeito às condições de higiene, o que, muitas vezes, propiciou a ocorrência de epidemias de cólera, peste bubônica e tifo, que dizimaram parcela considerável das populações dos grandes centros. Assim sendo, as primeiras moradias produzidas com o intuito de abrigar o proletariado urbano recém-constituído tinham a principal preocupação de

conduzi-los a espaços salubres e retirá-los das precárias condições encontradas nos bairros industriais.

No Brasil também as questões relativas à salubridade da moradia operária, assim como na Inglaterra, balizariam os primórdios da construção de moradias populares, até que se chegasse à produção da habitação social, já na década de 1930. Contudo, aqui, e particularmente no estado de São Paulo, o aumento populacional urbano se relaciona inicialmente ao aumento das atividades vinculadas ao sistema cafeeiro que repercutiram na ocupação intensa das cidades, locais para onde se dirigiam não apenas os fazendeiros e comerciantes, mas também a mão-de-obra que deixava o trabalho no campo – ex-escravos e imigrantes – que, especificamente no caso de São Paulo, seria rapidamente utilizada nas primeiras indústrias na passagem do século XIX para o século XX, mas ainda sem local apropriado para morar.

O segundo capítulo de nossa dissertação, por sua vez, foi dividido em três partes cujos temas envolvem mais diretamente nosso objeto de estudo, os conjuntos habitacionais dos Institutos de Aposentadoria e Pensões construídos na Grande São Paulo entre 1930 e 1964. Na primeira parte tratamos da urbanização paulistana, abordando principalmente os planos urbanísticos que conformaram a cidade desde finais do século XIX até meados do século XX, procurando esclarecer os agentes e interesses envolvidos nesses processos. Na segunda parte expomos a análise de três conjuntos habitacionais dos IAP empreendidos na então Grande São Paulo, que, por serem mais amplamente abordados pela historiografia reconhecida e, por isso, dispondo de maior quantidade de material teórico disponível, foram tomados como casos de referência para este trabalho. Na terceira parte, analisamos três conjuntos habitacionais dos IAP na cidade de São Paulo que consideramos tão importantes no âmbito de nossa pesquisa quanto os casos referenciais, que, portanto, foram adotados como Estudos de Caso.

Quanto à urbanização paulistana discutida na primeira parte do Capítulo II interessa-nos principalmente o desenvolvimento urbano ocorrido a partir do crescimento da atividade cafeeira por volta de 1870, que altera significativamente o conjunto da cidade de São Paulo até então restrita à ocupação da colina histórica, no triângulo conformado pelos conventos do Carmo, São Francisco e São Bento. O aumento da produção de café ocasiona uma mudança no quadro socioeconômico paulistano, a começar pela implantação das ferrovias, acompanhada pela ampliação da função da cidade como entreposto comercial e pelo aumento populacional urbano devido principalmente aos processos de migração interna e imigração europeia. Também é desse momento em diante que a elite agroexportadora estabelece residências urbanas, exercendo o controle da atividade cafeeira desde a produção na fazenda até a comercialização na cidade.

Nesse quadro ocorre ainda o desenvolvimento do setor de serviços, do comércio varejista e de ramos industriais que servem ao mercado interno, atendendo especialmente a população menos

abastada, que não podia comprar os produtos importados. Essa indústria paulistana incipiente se desenvolveria concomitantemente à cafeicultura, absorvendo parte da inversão do setor. Leme (1982) acredita que se a indústria não tivesse se desenvolvido na cidade poderia ter ocorrido uma estagnação da economia, então dependente de um único produto, o café, o que por sua vez adiaria o rápido crescimento urbano paulistano.

As duas partes seguintes do Capítulo II tratam especificamente dos conjuntos habitacionais analisados nesta pesquisa, no âmbito da produção residencial dos Institutos de Aposentadoria e Pensões. Com a finalidade principal de proporcionar benefícios previdenciários aos trabalhadores, os IAP foram responsáveis, até sua extinção em 1964, por grande parte da produção de habitação popular no país. Essas moradias eram projetadas por profissionais ligados a setores de engenharia em cada Instituto ou ainda por profissionais contratados pelos IAP para determinados trabalhos que, incorporando a compreensão de um “novo morar” urbano, mostraram-se capazes de criar conjuntos habitacionais que faziam parte de toda uma nova visão de cidade, a cidade moderna.

Grande parte dos conjuntos residenciais dos IAP foi construída em meio a regiões consolidadas, às vezes centrais, ou em via de consolidação; outra parte, ainda, ocupou áreas de expansão, hoje totalmente inseridas na mancha urbana. Questões como a racionalidade das plantas, tanto dos edifícios quanto dos conjuntos, a insolação das unidades habitacionais e o oferecimento de espaços livres, além do fácil acesso aos locais de trabalho, meios de transporte e equipamentos e serviços urbanos estiveram presentes nas concepções destes projetos, configurando um quadro singular de planos de habitações populares que extrapolavam o projeto da moradia e vinculavam-se diretamente ao urbanismo moderno.

Na última parte do trabalho apresentamos nossas conclusões a partir do estudo dos conjuntos habitacionais dos IAP inseridos na então Grande São Paulo, no período delimitado. Nossa suposição é a de que, em um dado momento da urbanização paulistana, entre os anos 1933 e 1964, no âmbito da produção dos Institutos de Aposentadoria e Pensões, a cidade que se construiu na implantação destes conjuntos habitacionais foi (ou poderia ter sido) a cidade moderna.

Capítulo I

**Projetos de Cidades Modernas e Projetos de Habitação Popular:
das reações à Cidade Industrial Inglesa ao Projeto Moderno no Brasil**

I.1. Projetos de Cidade Moderna

I.1.1. Da Crítica à Cidade Industrial ao Modernismo dos CIAM

A constituição da cidade industrial no início do século XIX é instrumento fundamental de confirmação e desenvolvimento da primeira grande divisão social do trabalho, isto é, a separação entre cidade e campo, motivadora de grande parte das propostas urbanísticas nos anos que se seguem à Revolução Industrial e que posteriormente culminariam no urbanismo moderno. Utilizaremos as noções desenvolvidas por Paul Singer no livro “Economia Política da Urbanização”, cuja primeira edição data de 1973, para discorrer sobre a divisão social do trabalho nas cidades em formação, inicialmente voltadas a atividades comerciais e posteriormente desenvolvendo-se como núcleos urbanos industriais.

O campo precede a cidade e pode subsistir sem ela, afirma Singer (1978). É no campo onde se dão as atividades primárias, aquelas em que o homem entra em contato direto com a natureza. Já a cidade “só pode surgir a partir do momento em que o desenvolvimento das forças produtivas é suficiente no campo para permitir que o produtor primário produza mais que o estritamente necessário à sua subsistência” (SINGER, 1978:12), possibilitando a transferência deste excedente para o núcleo urbano. Este excedente produtivo do campo em fluxo permanente configura-se como uma acumulação de capital, pressuposto para a existência da cidade.

É necessário ainda que se constituam instituições sociais e relações de dominação e exploração que garantam a transferência do excedente de produtos do campo para a cidade. “A existência da cidade pressupõe uma participação diferenciada dos homens no processo de produção e distribuição. Ou seja, uma sociedade de classes” (SINGER, 1978:13), pois é essa a condição que define que uma parte da cidade se dedicará à produção e outra à apropriação de mercadorias. Este seria, de acordo com o autor, o primeiro momento de formação da cidade, isto é, a partir da divisão da sociedade em classes, a cidade passa a existir como tal.

O segundo momento é aquele em que ocorre a divisão do trabalho entre campo e cidade. Nesse ponto a cidade como espaço físico e social já existe, o que, porém, não implica na existência de uma atividade produtiva própria, independente daquela existente no campo. Ao contrário, a produção inerente ao órgão citadino se desenvolverá somente como resultado da formação de uma classe dominante, que, nesta condição, está livre das obrigações produtivas, podendo então coordená-las.

Para Singer (1978) não basta a apreensão de que as cidades se constituem ao redor de um mercado, entendido como local de trocas comerciais¹. Mais que isso, a formação de uma cidade comercial deve prever a dominação de um determinado território do qual pode ser retirado o excedente produtivo a ser trocado com o de outro território. Estas cidades se formariam, portanto, próximas a pontos de trocas comerciais, mas também junto a territórios onde fosse possível gerar excedentes materiais a serem trocados. É assim que uma parte da produção tem seu valor de uso transformado em valor de troca, constituindo-se como mercadoria e, ao mesmo tempo, pagamento.

A cidade não inventa o comércio, mas muda-lhe o caráter, transformando-o de mero escambo irregular de excedentes agrícolas em intercâmbio regular de bens de luxo, em geral manufaturados. Com a cidade surge a produção regular e especializada de bens mais sofisticados (amuletos, jóias, armas) de cujo intercâmbio generalizado se destaca uma mercadoria que, pouco a pouco, se transforma em equivalente geral de todas as outras, tornando-se moeda, e é a troca monetária que finalmente torna possível a ampliação da divisão social do trabalho. (SINGER, 1978:15).

Como mencionado anteriormente, uma parte da população daquela sociedade rural aos poucos se destaca e, ao mesmo tempo em que coordena e possibilita a ocorrência do comércio, garante para si o domínio sobre esta atividade. Este mesmo setor se responsabiliza por encaminhar a produção de excedentes já dentro da própria cidade, estes, conforme destaca Singer (1978), mais sofisticados e, portanto, mais caros que aqueles produzidos no campo. Essa classe de comerciantes se apropria da riqueza formada pelos objetos com valor de troca, da qual é capaz de extrair um excedente suficiente para a sua própria manutenção e ainda para pagar pelo trabalho dos artesãos que a ela se submetem. A cidade comercial que se configura acompanha, portanto, a formação desta nova classe dominante, a burguesia², assim chamada pela nobreza por desenvolver-se dentro das cidades muradas, os burgos.

Dentre os processos sociais que determinariam a transformação da cidade comercial em cidade industrial um componente ainda foi fundamental: a existência de trabalhadores que não possuíam seus próprios meios de produção, ou seja, não tinham instrumentos, nem terras, nem capital, necessitando, para garantir seu sustento, vender a única coisa que de fato possuíam, sua própria força de trabalho. A separação do produtor de seu meio de subsistência foi, segundo Singer (1978), condição para que a burguesia pudesse empreender vigorosamente a atividade comercial e produtiva, possuindo o capital e os meios de produção necessários e oferecendo-os em troca da produção de mercadorias. A cidade comercial é também, portanto, local da constituição do proletariado, uma nova classe de trabalhadores, livres, porém desprovidos de meios de produção.

¹ O autor refere-se aqui à formação das cidades comerciais, onde posteriormente se dariam os processos de industrialização. As cidades-fortalezas existiam como tais desde o início da Idade Média e abrigavam as classes dominantes, naquele momento, a nobreza feudal.

² Os burgueses teriam interesses contrários ao da nobreza feudal, conforme se verá adiante.

As trocas comerciais e as manufaturas atraíam para as cidades cada vez mais pessoas. A expansão da população das cidades e das atividades urbanas permitia a expansão das atividades comerciais e, por conseguinte, produtivas, de modo a aumentar a oferta de mercadorias e torná-las cada vez melhores e mais competitivas. Os meios de transporte também precisavam evoluir para que maior volume de objetos pudesse ser conduzido de cidade em cidade; entretanto, enquanto não se dava este processo, cada vez mais se acumulavam produtores e consumidores em um mesmo espaço urbano, o que aumentava a população e exigia maior desenvolvimento desse espaço e das atividades ali realizadas. Assim, se formava um ciclo de crescimento urbano, tanto populacional quanto econômico e territorial. Neste sentido, Singer (1978) afirma que é possível admitir-se uma “revolução urbana” análoga a uma revolução industrial.

O crescimento de diversos núcleos urbanos e o desenvolvimento de meios de transporte permitiu, a partir de algum momento na história das cidades comerciais, a divisão de diferentes especialidades produtivas entre elas, o que favoreceu ainda mais o aprimoramento das técnicas de produção, uma vez que se tornava necessário suprir demandas muito maiores que as de um único núcleo urbano. Um detalhe, porém, impedia a expansão ainda maior das trocas comerciais interurbanas: o território era então politicamente descentralizado, controlado pela nobreza feudal, o que implicava em diversidade de costumes, dialetos, moedas de troca, além da impossibilidade de transitar livremente por cidades localizadas em terras mais distantes.

Isso explica porque os interesses burgueses divergiam dos interesses dos nobres e porque os comerciantes passariam a apoiar a unificação territorial em torno da figura do rei, cujo poder se encontrava esfacelado. À medida que se fortaleciam as relações de produção, e consequentemente o poder da burguesia, principalmente as relações políticas entre esta e os reis, o feudalismo se enfraquecia e com ele o poder da nobreza, o que resultaria, em fins da Idade Média, na constituição de Estados Nacionais³ centralizados sob o poder de soberanos absolutistas.

Já no século XVII, contudo, a mesma burguesia apoiaria lutas pela derrubada desses governos autoritários. Questões religiosas e contradições entre a dominação exercida pelos reis absolutistas e os desejos da burguesia seriam os principais fatores a impulsionar, por volta do século XVIII, o Iluminismo, movimento filosófico de caráter racional e anticlerical, que defendeu o fim do Absolutismo e sua substituição por governos liberais. Seus preceitos seriam utilizados nas Revoluções

³ É importante ter em mente que o processo de formação dos Estados Nacionais europeus não se deu de maneira uniforme, ocorrendo progressiva e independentemente em cada nação. Itália e Alemanha, por exemplo, só se constituíram como Estados Nacionais no século XIX, enquanto Portugal foi o país pioneiro, unificado ainda no século XIV (VICENTINO, 1997).

Burguesas⁴, assim chamadas não porque fossem realizadas exclusivamente pela burguesia, mas porque esta foi a classe mais beneficiada pelos governos pós-revolucionários.

Frampton (2000:13) afirma que a cidade cercada de muralhas, a “cidade finita tal como chegou a existir na Europa ao longo dos quinhentos anos precedentes”, durante a Revolução Industrial foi, como um todo, rapidamente alterada com a inserção da nova técnica e dos novos processos socioeconômicos que a acompanharam. “O campo se transforma continuamente em cidade industrial, como espaço livre a transformar” (AYMONINO, 1972:33).

A cidade industrial realiza sobretudo, ao menos teoricamente, a ruptura de todos os confins pré-estabelecidos da forma urbana, enquanto todo o solo pode converter-se virtualmente em edificável e de fato se converte enquanto é investido pelo aumento do assentamento. Igualmente para os meios de produção, para a quantidade realizada do desenvolvimento da cidade industrial, se desencadeou um processo de socialização da cidade, nunca verificado anteriormente [...]. (AYMONINO 1972:38).

De modo geral as cidades foram beneficiadas pelo desenvolvimento dos meios de comunicação tais como estradas, canais navegáveis, estradas de ferro e navios a vapor, que facilitaram o transporte de pessoas e mercadorias. O desenvolvimento da máquina de fiar e do tear a vapor deu grande impulso à indústria têxtil, de modo que a produção em pequenas comunidades rurais foi gradualmente abandonada e substituída pela manufatura em núcleos fabris urbanos, que não mais necessitavam da força motriz dos rios, podendo expandir-se livremente, desde que houvesse disponibilidade de carvão para aquecer as caldeiras e gerar energia. As grandes inovações de técnicas e processos de produção beneficiaram primeiramente a Inglaterra, onde as novas tecnologias se manifestaram, posteriormente atingindo as cidades da Europa continental, e aumentando a geração de bens e serviços produzidos tanto pela indústria quanto pela agricultura e pelas atividades terciárias.

A população urbana, portanto, cresceu vertiginosamente nesse período, não apenas devido à diminuição do índice de mortalidade, ocasionado por uma melhora geral dos padrões alimentares e pelo aperfeiçoamento de técnicas médicas, mas principalmente pelas constantes migrações campo-cidade. Contudo, este aumento populacional logo acarretaria problemas para as cidades industriais, pois, associado à enorme deterioração do ambiente urbano gerada pelas fábricas, levantaria graves questões sobre as condições gerais de higiene e falta de moradia. A população empregada nas fábricas refugiava-se em precários alojamentos, não somente nos bairros onde estavam as indústrias e estradas de ferro, mas também no centro das cidades.

⁴ Dá-se o nome de Revoluções Burguesas a uma série de processos que permitiram à burguesia consolidar seu poder econômico e político através da derrubada da ordem absolutista e consolidação do capitalismo. É possível destacar as Revoluções Gloriosa e Puritana ainda no século XVII na Inglaterra, a Revolução Francesa e a própria Revolução Industrial já nos séculos XVIII e XIX (VICENTINO, 1997).

Estas habitações em geral se localizavam em ruas estreitas, sem iluminação e ventilação adequadas, ao longo das quais “correm os esgotos abertos, se acumulam as imundícies, e nos mesmos espaços circulam as pessoas e os veículos, vagueiam os animais e brincam as crianças” (BENÉVOLO, 1983:566). Os moradores eram obrigados a conviver em pequenos cômodos altamente adensados, o que fazia com que estas mesmas ruas se tornassem locais de estar, uma vez que não havia espaço suficiente no interior das casas. Além da precária situação da moradia, aos operários eram pagos baixos salários que lhes permitiam possuir apenas poucas vestimentas de baixa qualidade e fazer refeições escassas. “As classes mais abastadas abandonaram gradualmente o centro e se estabeleceram na periferia”, suas antigas casas foram ocupadas pelos pobres e os jardins tomados por construções precárias e barracões industriais, conforme aponta Benévolo (1983:564). Com o crescimento populacional os velhos bairros tornaram-se áreas miseráveis, consequência da construção de habitações baratas e da formação de cortiços no centro das cidades.

A periferia se constituiu como uma nova faixa construída, ocupando espaço que antes correspondia à área rural. Ao mesmo tempo em que a elite fugia das aglomerações centrais e construía na periferia suas residências, também indústrias buscavam estabelecer-se aí, pela proximidade com canais de distribuição e fontes de matéria prima, o que levava também à construção de casas baratas para abrigar a população trabalhadora. É na periferia industrial, segundo Benévolo (1983:564) que se perde “a homogeneidade social e arquitetônica da cidade antiga”.

As péssimas condições de higiene, tanto da periferia que se formava, quanto dos demais bairros pobres levavam à ocorrência de doenças e epidemias, como os surtos de cólera na Inglaterra e na Europa continental nas décadas de 1830 e 1840, respectivamente.

A pobreza, condição suportada há séculos sem esperança de alternativas razoáveis é agora reconhecida como miséria, é vista na perspectiva moderna de um mal que pode e deve ser eliminado com os meios à disposição. (BENÉVOLO, 1981:44).

Os profissionais começam então a entender que os males da cidade industrial, relativos à moradia pobre, à ausência de quesitos básicos de higiene e salubridade, à degradação do ambiente urbano, à proliferação de doenças infecciosas, poderiam ser combatidos com o uso dos novos meios tecnológicos à disposição, estendidos a todos os patamares da sociedade.

I.1.1.1. Pioneiros – Reações à Cidade Industrial

Desde a década de 1810, procurava-se superar a separação entre campo e cidade e, ao mesmo tempo, controlar aspectos negativos presentes nos centros urbanos pós-Revolução

Industrial. Governantes, médicos, filósofos e engenheiros se esforçavam para extinguir os problemas gerados pela falta de higiene e solucionar a questão da habitação associada às precárias condições de trabalho do proletariado. O empenho desses profissionais resultou em numerosas propostas que visavam melhorar a conjuntura do ambiente urbano estendida à precária situação em que vivia a população pobre, sendo possível agrupá-las em duas principais linhas de ação.

Uma parte desses profissionais abordou o tema da metrópole industrial como um todo, partindo do projeto de um modelo urbano ideológico alternativo à cidade existente. Esses pensadores buscavam recomeçar do princípio, contrapondo à cidade industrial, não apenas cidades novas totalmente planejadas, mas também novas formas de convivência social e política. Os integrantes desse grupo, dentre os quais podemos destacar Robert Owen e Charles Fourier, são considerados idealistas e foram chamados de Socialistas Utópicos por outro grupo de pensadores políticos, os Socialistas Científicos.

Engels e Marx, formuladores do socialismo científico, assim como outros profissionais, se propuseram a “denunciar a higiene física deplorável das grandes cidades industriais: o habitat insalubre do trabalhador, as grandes distâncias que o separavam do local de trabalho, os lixões e a ausência de jardins públicos nos bairros populares” (CHOAY, 2007:05); mas se distinguem dos utopistas pela não proposição de um plano urbano ideal em contraposição à cidade industrial, concentrando suas proposições na configuração de uma nova sociedade oposta à sociedade capitalista. Os socialistas científicos, ou marxistas como seriam posteriormente conhecidos, não se incluem, portanto, em nossa abordagem sobre as propostas que visavam melhorar o ambiente urbano em seus aspectos físicos. Contudo, seu trabalho de denúncia influenciou de muitos modos a sociedade industrial e aqueles que procuravam melhorar as condições de vida das classes trabalhadoras.

A outra linha de atuação a que nos referimos partiu de questões individualizadas ligadas ao desenvolvimento da cidade industrial e procurou resolver ou remediar os inconvenientes isoladamente, sem evidenciar as conexões entre estas e outras questões e com uma visão menos global do novo organismo citadino. Estes especialistas eram “dirigentes municipais, homens da Igreja, médicos e higienistas que denunciavam com o apoio de fatos e números, o estado de deterioração física e moral em que vivia o proletariado urbano” (CHOAY, 2007:05), punham em prática novas leis sanitárias e organizavam associações públicas e privadas que buscaram solucionar as questões da saúde e da habitação⁵.

⁵ As ações resultantes de legislação sanitária e de projetos de reformadores sociais e empresários pela melhoria da habitação operária serão tratadas na segunda parte deste capítulo, referente a projetos de habitação popular.

Para Frampton (2000:X), as propostas urbanísticas desenvolvidas no século XIX dividiam-se, entre a “utopia de vanguarda” de um lado, formulada pela primeira vez em 1804 por Claude Nicolas Ledoux na cidade ideal junto às Salinas de Chaux e, de outro, “a atividade anticlassicista, antirracional e antiutilitária da reforma cristã”, declarada pela primeira vez em 1836 na obra “*Contrasts*” de Augustus Pugin.

O plano das Salinas de Chaux pode ser considerado como um dos primeiros experimentos industriais desse tipo, associando unidade produtiva e alojamentos operários. Andrade (1992) descreve o projeto com enfoque nas preocupações quanto à higiene das moradias operárias e quanto à elevação do padrão de vida da classe trabalhadora. Ledoux considera a cidade em sua totalidade, abordando cada um de seus aspectos individualmente e isolando funcional e arquitetonicamente os edifícios, sem critérios hierárquicos, aspecto que seria amplamente trabalhado e difundido pelos urbanistas modernos.

A revolução na forma da cidade através da autonomia dos edifícios expressa não apenas a instauração da arquitetura como disciplina, mas também a ampliação do campo das atividades do arquiteto. É essa novidade que tornará possível um dos primeiros arquitetos modernos do século XX, Berlage⁶], considerar a habitação como elemento substancial na construção da cidade, redefinindo a natureza da relação entre cidade e habitação. (ANDRADE, 1992:56).

Como se explicita ao longo deste trabalho, os projetos de cidades modernas têm como componente essencial a habitação e a consideração da cidade como corpo unitário, daí a importância do plano geral pioneiro de Ledoux.

Em “*Contrasts*”, ou “um paralelo entre os nobres edifícios dos séculos XIV e XV e edifícios semelhantes da época atual”, a partir do confronto entre obras de sua época, muitas delas neoclássicas, e obras ou objetos da Idade Média, Pugin manifestou sua admiração não só pela arte medieval, mas por todo o *ethos* medieval, considerando o gótico como estilo verdadeiramente cristão, devendo-se a ele “em grande parte a homogeneidade do Neogótico que afetou profundamente a arquitetura inglesa do século XIX” (FRAMPTON, 2000:41). Não somente a revalorização da estética neogótica repercutiria arquitetos e pensadores, mas também o descontentamento ante a era materialista levaria a discussões quanto à separação entre trabalhador e produto, artesão e obra de arte, amplamente debatida entre os arquitetos modernos.

Socialistas Utópicos

Destacam-se entre os socialistas utópicos Robert Owen e Charles Fourier por influenciarem significativamente as demais propostas que se seguiram. “Suas propostas denunciam as

⁶ O trabalho deste arquiteto será discutido adiante.

consequências negativas da cidade industrial” (AYMONINO 1972:21), mas, ao mesmo tempo, sugerem que as novas técnicas à disposição permitiriam solucionar os problemas colocados pela relação dos homens entre si e com o meio, o que não representaria apenas os interesses do proletariado, mas de toda a sociedade transtornada pelos problemas advindos da industrialização. Ambos apresentam o fim da separação entre cidade e campo como premissa para suprimir a divisão do trabalho e assim combater os resultados negativos da cidade industrializada, de maneira que “as soluções espaciais que propõem se colocam fora da cidade, em um sistema organizado que está por completo centrado na autonomia” política, econômica e arquitetônica (AYMONINO 1972:21).

Tanto Owen e Fourier quanto os demais utópicos criticam a alienação do indivíduo (assim como os discípulos de Pugin que, no entanto, responderiam a esta questão de maneira diferente) e propõem como objetivo um homem ciente e informado, concebendo assim, em seus modelos, o indivíduo humano como tipo e, portanto “suscetível de ser definido em necessidades-tipo cientificamente dedutíveis” (CHOAY, 2007:08). A proposta principal advinda desta ideia era a de edifícios-tipo, em especial alojamentos padronizados para abrigar a população de acordo com a faixa etária ou o tamanho da família. A imagem do homem-tipo e o conceito de padronização tanto de objetos quanto de edifícios estariam futuramente presentes em muitas das proposições da arquitetura e do urbanismo modernos.

Outra característica comum às propostas de Owen, Fourier e seus seguidores, vale salientar, se refere ao desenvolvimento da cidade modelo até um ponto ótimo, pré-definido por seus idealizadores; depois de atingir o número máximo de habitantes previsto ou a maior extensão possível de acordo com o programa, estas aglomerações só poderiam crescer através da repetição do plano-base, como num processo de bipartição. Esta característica reaparece em projetos de cidades modernas, como veremos adiante.

Robert Owen idealiza em 1817 uma sociedade agrícola-industrial cooperativista à qual dá o nome de *Harmony* e realiza suas experimentações junto à fiação *New Lanark*, na Escócia, da qual se tornara sócio. Foi o primeiro plano urbanístico em que cada uma de suas partes foi pensada e desenvolvida “desde as premissas político econômicas ao programa de construção e ao orçamento financeiro” (BENÉVOLO, 1981:59), estendendo-se posteriormente ao modelo teórico passível de aplicação em qualquer terreno. O autor afirmava que enquanto a invenção de tantas máquinas havia multiplicado o rendimento do trabalho para vantagem de alguns poucos homens, piorando a situação e a saúde de muitos outros, alienando-os do processo produtivo, a “máquina-cidade” destinava-se a oferecer bem-estar a toda a sociedade de modo ilimitado e sem o prejuízo de ninguém (BENÉVOLO, 1981).

O programa se propunha a abrigar os operários da fábrica têxtil e, de maneira inovadora, oferecer-lhes bons salários, o que lhes permitiria serem consumidores dos bens produzidos e não

apenas instrumentos de produção (BENÉVOLO, 1981). Estava prevista ainda a redução da jornada de trabalho e a eliminação do trabalho infantil, antes mesmo da existência de uma legislação trabalhista. Owen preconizava a existência de moradias saudáveis, a obrigatoriedade dos estudos e a realização de atividades de lazer pelos operários, localizando as habitações e escola em um espaço livre e verde. (Figura 01)

A cidade-modelo de Owen se propunha a abrigar de quinhentos a três mil indivíduos cooperados entre si; apresentava as residências como um conjunto de prédios dispostos em forma de quadrado com espaço aberto central, onde ficariam edifícios públicos acessíveis a todos, como cozinha e refeitórios, escolas, jardim da infância, sala de reuniões e biblioteca. O espaço livre seria arborizado, destinado aos exercícios e atividades de recreação. Separadas dos prédios de habitação por um cinturão de jardins e vias de tráfego se localizavam as indústrias e outros edifícios onde se davam atividades mecânicas como oficinas e, numa faixa ainda mais distante, eram realizadas as atividades agrícolas.

Figura 01: Vista geral (incompleta) do complexo de New Lanark, Escócia. Em primeiro plano as moradias dos operários planejadas por Robert Owen. Fonte: <<http://static.panoramio.com/photos/original/45703268.jpg>>Acesso em 20 set.2011.

Charles Fourier apresentou em 1822 na obra *“Théorie de l'Unité Universelle”*, o programa mais detalhado do período, baseado numa comunidade ideal onde a população conviveria sob novo sistema filosófico e político, a *Falange*. O elemento principal da sociedade neste caso é a própria comunidade, que estava acima dos interesses individuais e se sobrepunha à vida em família, cujos membros coabitariam um novo modelo urbano, o *Falanstério*. Também chamado de Palácio Social, o único edifício concentrava complexo programa de atividades, o que permite considerá-lo um dos precursores das unidades de habitação⁷ modernas. A *Falange* pretendia alcançar um estado de harmonia universal, após ter passado por vários períodos de tribulação e conseguinte desenvolvimento até alcançar seu grau máximo no sexto período, a *Associação* ou *Harmonismo*, quando finalmente coincidiriam os interesses gerais e os particulares.

⁷ O tema da unidade de habitação moderna será também abordado adiante.

A cidade ideal no sexto e último período se estruturava por três anéis concêntricos, o primeiro contendo o corpo da cidade propriamente dito, ou seja, seu edifício central; no segundo anel ficavam as indústrias e, no terceiro, avenidas e subúrbio. Cada anel era separado do seguinte por uma faixa não construída e vegetada e, além destas, áreas livres permeavam também os edifícios, sendo duplicadas no segundo anel e triplicadas no terceiro. O plano urbano dispunha ainda de regras quanto ao espaçamento entre prédios, no mínimo igual à metade da altura das fachadas.

A grande contribuição do modelo estava, porém, no alojamento. Fourier propôs, em oposição à multiplicação de casas pequenas, a construção do edifício de habitações multifamiliar, que favorecia as relações e a concentração de serviços e, ainda, segundo o autor, permitia atender às exigências de recuos para insolação e ventilação ideais de forma menos onerosa que para as casas individuais (Choay, 2007). Os Palácios Sociais contavam com um meio de comunicação interna, as ruas-galerias, vias que se destinavam à circulação de pedestres que, estando no primeiro pavimento, separavam-se do trânsito comum e percorriam cada um dos corpos do edifício, interligando-os; essas vias tinham altura equivalente a três andares, cuja insolação era garantida através da própria rua-galeria. Tal conceito de passarelas de comunicação interna seria desenvolvido pelo arquiteto franco-suíço Le Corbusier em boa parte de seus edifícios residenciais.

Além da função da moradia, os Palácios Sociais contemplavam outras atividades através da disposição no espaço central do edifício de salas de estudos, biblioteca, refeitório, correios e jardins, onde se pudesse repousar e praticar esportes; a torre do relógio, elemento marcante do Falanstério também é localizada neste espaço. Uma ala do prédio era dedicada às oficinas e salas de recreação infantil, por serem considerados locais ruidosos, de modo que assim concentrados não causassem inconvenientes aos moradores. Fourier preconiza a existência de salas de reunião e convívio separadas por classes sociais que, portanto, não seriam suprimidas em sua comunidade ideal.

Visando melhorar as condições de trabalho e moradia de seus operários, em 1857 **Jean-Baptiste Godin** compra uma porção de terra e inicia a construção de um complexo arquitetônico onde realiza uma versão do Falanstério, o *Familistério de Guise* (Figura 02). Em dois pontos esta experiência diferia do modelo de Fourier no qual se inspirara, primeiramente pelo caráter essencialmente industrial e não agrícola da produção e, depois, pela renúncia à vida em comum do Falanstério, onde a vida familiar ocupava um plano menos importante do que a vida em comunidade (BENÉVOLO, 1981).

O Palácio Social de Guise como edifício coletivo de habitações permitia boa insolação e circulação de ar, além do acesso à água potável em cada pavimento. Os cuidados com a higiene e limpeza dos operários eram notados pela existência de lavanderia e seca-roupa, além de chuveiros e piscinas. Havia proximidade entre as residências e locais de comércio, serviços, escolas e do próprio local de trabalho. Godin se preocupou ainda com a condição dos trabalhadores na própria fábrica,

criando um sistema de segurança e proteção contra doenças e acidentes de trabalho, além de aposentadoria aos 60 anos. O Familistério de Guise existiu até 1968 como empreendimento produtivo e cooperativo.

Figura 02: Familistério de Godin em Guise; interior de uma das alas do edifício principal. Fonte: <http://v5.cache5.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/27984327.jpg?redirect_counter=2> Acesso em 20 set. 2011.

Entre os pensadores utópicos que desenvolveram seus modelos ideais de sociedade e plano urbanístico, estava também **Etienne Cabet**. No romance *Voyage en Icarie* de 1840, descreve Icaria, aglomeração comunista já estabelecida, sem pretensões de expansão e possuidora de nova organização social e política, fundando a partir de então o Movimento Icariano, de grande repercussão entre a população operária da época. Assim como para outros autores do período, os conceitos de eficácia e rendimento aparecem como pontos importantes da obra de Cabet. É possível apreendê-los pela elaboração de uma hierarquia viária, visando separar os diferentes veículos e principalmente proteger os pedestres e, ainda, pela existência de uma tipologia básica de edifícios que garantisse a estandardização de produtos como portas e janelas, além da fabricação de mobiliário padronizado (CHOAY, 2007). O autor preocupava-se ainda com a salubridade da cidade e a existência de espaços arborizados, acreditando que o ambiente era determinante sobre a natureza das relações humanas e que, portanto, se o meio fosse ideal, a sociedade também seria. Cada um dos bairros, ou comunas em que se dividia o modelo, teria habitações e edifícios de uso comum, oficinas, escolas, pequenos hospitais entre outros serviços.

É possível dizer, diante das proposições socialistas utópicas revisadas, que a imagem da metrópole industrial conduziu à idealização de modelos que se distanciavam da realidade urbana da grande cidade, mesmo que tivessem suas economias baseadas em uma produção industrial.

Estes modelos – irrealizáveis na primeira metade do século XIX e superados pelo debate político da segunda metade do século [XIX] – são o contrário teórico da cidade liberal; de fato, deslocam o acento da liberdade individual para a organização coletiva, e tem em vista resolver de forma pública todos ou quase todos os aspectos da vida familiar e social. Nasce do protesto pelas condições inaceitáveis da cidade existente, e procuram pela primeira vez romper seus vínculos recorrendo à análise e

à programação racional. [...] Antecipam, portanto, como tentativas isoladas, a pesquisa coletiva da arquitetura moderna. (BENÉVOLO, 1983:568).

Esta característica antiurbana das proposições utópicas, isto é, a solução das questões negativas da cidade industrial através da formulação de um novo plano fora do espaço urbano existente, seria recorrente em vários projetos realizados ao longo do século XIX e XX, não obstante, outras obras do urbanismo moderno defenderiam a solução das “condições inaceitáveis da cidade existente” no âmbito do próprio espaço urbano, como será observado em projetos descritos ao longo deste trabalho.

Reformadores Cristãos

A atividade desses reformadores também rendeu propostas de novos espaços urbanos e uma nova sociedade que superasse o estado desordenado da cidade industrial. Contudo, ao contrário dos utopistas, os seguidores de Pugin não contavam com o avanço das novas técnicas em suas projeções e, sim, com uma volta ao passado, apoiando-se no conceito de organicidade da cidade medieval. Pugin, que está na origem desta corrente, não projetou uma sociedade ideal, mas suas ideias influenciaram diretamente as propostas de John Ruskin e Willian Morris e posteriormente de outros profissionais.

Tratando-se de reavivar a organicidade perdida da cidade, eram previstos planos urbanos irregulares e assimétricos, contando com jardins que eram partes de natureza selvagem. Ruskin e Morris não sugeriam como os utopistas um afastamento da cidade, ao contrário tinham como ponto de referência a situação geral do núcleo urbano, não tomando o indivíduo como tipo e valorizando a especificidade de cada construção, em detrimento da elaboração de protótipos. Os autores afirmavam que a industrialização havia ofuscado a antiga unidade da cidade, dissipando os ideais de arte e beleza existentes nas obras do passado. Esse panorama os leva a trabalhar com a teoria de uma nova sociedade onde predominasse a cultura e não o progresso presente nas grandes cidades industriais e nas propostas utópicas. Segundo Hall (1995:108), Ruskin e Morris se empenhavam “em repelir as pompas mais grosseiras da industrialização e voltar a uma vida simples, centrada em artesanato e comunidade”, preconizando o trabalho artesanal em detrimento da produção industrial e criticando a separação entre o operário e o produto de seu trabalho, sendo este um dos aspectos da obra dos reformadores que mais repercutiu em trabalhos posteriores.

A obra de Pugin relativa à sua posição contrária à era materialista incutiu-se no pensamento de **John Ruskin**, de modo que a partir de 1853 o autor passa a debater sobre temas socioculturais e econômicos com a publicação do livro “As Pedras de Veneza”, livro no qual “em todo um capítulo dedicado à posição do artesão relativamente à obra de arte, Ruskin foi o primeiro a se pronunciar

contra a ‘divisão do trabalho’ capitalista e a ‘degradação do operário em máquina’” (FRAMPTON, 2000:42).

As concepções de Ruskin foram preponderantes nos trabalhos desenvolvidos por **Willian Morris**, que, entretanto, a partir do momento em que se associa ao socialismo, tenderia a se distanciar de seus primeiros propósitos. Como socialista, idealizava “um lugar onde o Estado se haja desvanecido e onde toda a distinção entre cidade e campo haja desaparecido, [...] um agrupamento humano equilibrado, usufruindo das vantagens do campo e da cidade e evitando as deficiências de ambos” (HOWARD, 1996:38,39). Morris atentava para os cuidados sanitários e apoiava sua sociedade ideal no cooperativismo e na propriedade coletiva do solo, não sendo permitida a apropriação individual de qualquer terra ou construção. Ao contrário de Ruskin, que se mostra mais conservador em suas propostas, envolve nos seus projetos as classes operárias, consideradas por ele e os demais socialistas “as forças novas e reais da sociedade” (CHOAY, 2007:129). Dentro dessa valorização do proletariado Morris desenvolve a teoria de que o trabalho agradável era aquele em que cada um subordinava a sua atividade à comunidade sem perder sua individualidade e que isso se perdia com o trabalho na fábrica, propondo a supressão da diferença entre o artesão e o artista e opondo nitidamente artesanato e indústria. A partir desta formulação conceitual, Morris inicia o Movimento *Arts&Crafts* que valorizava a expressão individual do artesanato em contraposição à produção em massa da indústria, dentro do qual produziria objetos de decoração, móveis e residências. Futuramente as proposições de Morris seriam absorvidas e desenvolvidas por filósofos e arquitetos, dentre os quais estariam Walter Gropius e outros profissionais da Bauhaus, escola alemã de *design* cujas propostas serão discutidas adiante.

Materialistas Históricos

Outros autores, ao contrário de Owen, Fourier, Cabet, Morris e seus seguidores, não se propuseram a projetar um modelo urbano para uma sociedade ideal. Karl Marx e Friedrich Engels⁸ preocuparam-se, primeiramente, em compreender a dinâmica do capitalismo como movimento econômico e especialmente sua interferência sobre a sociedade industrial. Na sua concepção, a classe trabalhadora, então completamente expropriada dos meios de subsistência e desprovida de uma condição de vida saudável, no futuro desenvolveria importante consciência histórica e se entenderia como uma classe revolucionária, tendo papel decisivo na destruição da ordem capitalista e burguesa.

⁸ É necessário enfatizar que neste trabalho não pretendemos esgotar as teorias marxistas e sim expor brevemente a posição dos autores, em especial Engels, sobre o problema da habitação operária na cidade industrial do século XIX.

Marx e Engels entendiam que as transformações urbanísticas seriam consequência direta e necessária das mudanças nas relações sociais, acreditando que faltava às soluções idealistas uma real vinculação entre os programas urbanísticos e as relações socioeconômicas, o que gerava a falsa ilusão de que “ordem urbanística e ordem social se identificavam entre si” (BENÉVOLO, 1981:88). A projeção de uma cidade urbanisticamente planejada em que o capitalismo e o Estado haviam sido substituídos pelo cooperativismo ou socialismo sem, contudo, apontar o caminho para esta mudança na sociedade e na economia, era o grande problema dessas propostas segundo os autores, o que os levaria a intitular de socialistas utópicos os idealistas e se autodenominar como socialistas científicos.

Engels demonstrou em sua obra “A situação da classe trabalhadora na Inglaterra” de 1845, grande preocupação em relatar as condições em que viviam as classes pobres e principalmente as condições em que habitavam, conferindo especial atenção aos alojamentos operários. Ao fazê-lo, coloca a questão da habitação como um aspecto apenas parcial de cujo todo a cidade e a sociedade capitalistas não poderiam ser desvinculadas e que só seria transformado através da revolução.

Na obra “A Questão da Habitação”⁹ de 1873, Engels aborda de modo mais esclarecedor o problema habitacional, enfatizando que não se tratava de um problema exclusivo da classe trabalhadora. Para Engels, a solução a partir da casa própria operária era, na verdade, uma regressão no quesito liberdade do trabalhador e, mais do que isso, em seu entendimento como classe revolucionária, pois o fato de possuir uma moradia implicava na redução dos salários e no seu domínio por parte da burguesia empregadora que “doa” a habitação; segundo Engels a desvinculação entre trabalhador e terra fora necessária para garantir o surgimento da cidade industrial e do proletariado.

Para suprimir o problema da falta de moradias seria preciso primeiro eliminar a exploração e opressão da classe operária pela classe dominante, afirma Engels (1987), para quem a questão da habitação só seria resolvida com a abolição da propriedade privada, o que demonstra o antagonismo entre esta resolução e o modo de produção capitalista. O capitalismo tendia, segundo Engels, a manter baixas as condições de vida dos trabalhadores, diminuindo assim os gastos com mão-de-obra e aumentando a mais-valia, o que se contrapunha à ideia de melhorar estas mesmas condições, significando que somente após a derrota do capitalismo é que seria possível livrar os trabalhadores de sua situação miserável.

O autor reconhece ainda que a supressão da oposição entre campo e cidade é matéria das mais essenciais, porém, numa crítica a Owen e Fourier, afirma que não é necessária a construção de qualquer sistema utópico para organizar a sociedade do futuro, pois “não é a solução da questão da habitação que resolve a questão social, mas é a solução da questão social que tornará possível a

⁹ Essa obra se constitui de uma compilação de três matérias de jornal correspondentes a três respostas de Engels a textos publicados neste mesmo jornal e que abordavam temas relativos à teoria de Proudhon.

solução da questão da habitação” (ENGELS, 1987:45). Engels considera “o futuro ordenamento urbano como uma simples consequência da revolução econômica para a qual deveria tender o movimento operário” (BENÉVOLO, 1981:148), sendo a questão da habitação social absorvida pela própria questão econômica.

As teorias e propostas desenvolvidas ao longo da primeira metade do século XIX por socialistas utópicos e reformadores cristãos, os relatórios higienistas e ações sanitárias e, ainda, as obras dos socialistas científicos que em 1848 resultaram na publicação do Manifesto Comunista, encontrariam solo fértil entre a classe operária. Nesse mesmo ano a difusão do pensamento socialista junto a movimentos liberais e nacionalistas culminaria na “Revolução de 1848”, na França, seguida por uma série de eventos pelo continente europeu, a “Primavera dos Povos”, que reivindicava condições de vida mais igualitárias e o estabelecimento de governos constitucionais. As insurreições tinham caráter liberal, democrático e nacionalista, e embora também a burguesia e a nobreza reivindicassem alterações do quadro político, a participação popular demonstrou o potencial de mobilização das classes trabalhadoras em torno de seus interesses e os movimentos de 1848 colocaram definitivamente burguesia e proletariado em lados opostos (VICENTINO, 1997).

“Sobre os ombros dos grupos políticos pesa a classe operária, consciente de suas condições e ansiosa por melhorá-las” (BENÉVOLO, 1981:111) e a necessidade de reformas sociais e sanitárias que retirassem da precária situação em que se encontrava a cidade industrial e, principalmente, o proletariado era premente. Perante as críticas de pensadores como Marx e Engels e ao lado das novas propostas de construção de núcleos urbanos, surgiam propostas reformadoras, pontuais e práticas que visavam combater principalmente a falta de higiene em que vivia a população operária.

As leis sanitárias visando controlar as péssimas condições de higiene produziram novos espaços urbanos, configurando-se como instrumentos práticos precedentes do urbanismo moderno. A urbanística perde aos poucos a “posição de aparente distanciamento dos conflitos sociais e perde inclusive a aparente capacidade para regular, com caráter definitivo, do alto, o equilíbrio do povoamento: apresenta-se mais modestamente, como uma das técnicas necessárias para definir este equilíbrio” (BENÉVOLO, 1981:46). As ideias de Owen, Fourier e seus seguidores permanecem presentes na segunda metade do século XIX e reaparecem em novas utopias urbanísticas, que, contudo, não apresentam projeções sócio-políticas transformadoras. Mesmo entre as iniciativas de construção popular do período, privadas ou estatais, é possível perceber a influência dos socialistas utópicos¹⁰.

Diante da desordem representada pela superlotação das cidades, pela degradação ambiental e pela dizimação de milhares de pessoas vítimas de doenças infecciosas, os modelos ideais

¹⁰ Este assunto será mais bem elucidado na segunda parte deste capítulo, quando abordaremos a nova legislação sanitária e os projetos de habitação popular do período em questão.

precisavam apresentar-se os mais distintos da realidade quanto fosse possível, o que leva à retomada da adoção de padrões geométricos no projeto de cidades, “tão uniforme e regular quanto disforme e irregular é o agregado urbano existente” (BENÉVOLO, 1981:132).

I.1.1.2. Propostas sem vínculo social

Na conjuntura da segunda metade do século XIX alguns industriais buscaram proporcionar melhores condições de trabalho e abrigar seus operários de forma higiênica e salutar. Assim são criadas as *Model Company Towns*, ou simplesmente *Company Towns*, onde eram oferecidas, além da moradia, atividades que complementavam a vivência junto à fábrica, como escolas, áreas verdes e locais de reunião e lazer. Uma das *Company Towns* mais importantes do período é *Saltaire*, vila operária fundada na Inglaterra em 1853 junto a Salts Mill de **Sir Titus Salt**. A localização da fiação é alterada naquele momento, em parte para fornecer melhores condições para os seus trabalhadores, em parte para posicionar a fábrica junto do canal de Liverpool e da ferrovia. Em 1853 Salts Mill era a maior fábrica do mundo, com três mil funcionários (HISTORY OF SALTS MILL, 2011).

Salt não apresenta ideais sócio-políticos, restringindo-se à formulação de um complexo arquitetônico-urbanístico de grandes proporções, com a construção de casas para seus operários, retirando-os da situação miserável em que se encontravam nas favelas da instalação anterior. O empresário proveu o conjunto de casas com instalações de água e casas de banho, um hospital e um instituto para recreação e educação, com biblioteca, sala de leitura, sala de concertos, sala de bilhar, laboratório, um ginásio e, ainda, escola para as crianças, asilo, um parque e uma garagem de barcos. (Figura 03)

Figura 03: Casas dos operários de Saltaire. Fonte: <http://v1.cache5.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/35761519.jpg?redirect_counter=2> Acesso em 07 out. 2011.

Outra proposta desse período, esta sem relação com empreendimentos industriais, vem do médico higienista **Benjamin Richardson**, que, preocupado com a questão da saúde pública, também idealizou seu modelo de cidade no qual buscava solucionar os males dos grandes núcleos industriais, muito embora sem as preocupações político-econômicas das propostas socialistas utópicas. Em *Hygeia*, seu livro de 1876, expõe a “cidade da saúde”, que leva o mesmo nome da obra. Como discípulo do reformador social inglês Edwin Chadwick¹¹, o autor parte do pressuposto de que por trás das doenças que assolavam a sociedade industrial estava a pobreza, e que “nem serenidade mental nem desenvolvimento mental podiam existir numa organização insalubre” (RICHARDSON, 1876:s/p, tradução nossa).

Richardson sugeria a limitação das alturas das edificações e áreas verdes em abundância e, ainda, uma novidade nas residências, o teto-terraço, com ligeira inclinação, que se constituía como espaço aberto a ser utilizado pelos moradores, inclusive com a possibilidade de tornarem-se jardins (RICHARDSON, 1876). Assim como outros autores, o higienista indicava a existência de equipamentos públicos de lazer e saúde, onde a população pudesse se desenvolver tanto física quanto mentalmente. À semelhança de certas cidades ideais do Renascimento, demonstrava forte apelo à ordem, mas a grande colaboração de seu modelo como referência a outros projetos provavelmente seja a disposição de edifícios para o trabalho separados dos edifícios residenciais, realizando uma espécie de zoneamento funcional.

Camillo Sitte, assim como os primeiros discípulos de Pugin, buscou uma aproximação entre os projetos do momento em que vivia e os modelos do passado medieval, comparando-os em seu estudo de 1889, intitulado “Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos”. Uma das principais intenções de sua obra era questionar as transformações planejadas para a cidade de Viena sob a influência das realizações de Haussmann em Paris.

Suas críticas recaem especialmente sobre a postura higienista daqueles que buscavam apenas “proporcionar mais ar e mais luz” à população, apontando que os espaços públicos de então, “poucos metros quadrados de terreno” livre (CHOAY, 2007:210), não constituíam uma praça e não se prestavam a local de estar como o eram as praças na Idade Média, quando estes espaços comportavam festas e atividades do dia-a-dia. Segundo ele, esses espaços abertos podiam ser suficientes para as proposições dos sanitaristas e técnicos, mas não para aquelas dos artistas, pois era necessário construir para que as praças voltassem a ser lugares privilegiados da cidade e não se transformassem em estacionamentos.

¹¹ O trabalho de Edwin Chadwick foi de grande relevância na Inglaterra no início do século XIX, sendo ele o responsável por um relatório sobre as condições das classes pobres publicado em 1842, no qual demonstra a ligação direta entre más condições de vida da população operária e a proliferação de doenças. As contribuições de Chadwick para as cidades inglesas serão também discutidas na segunda parte do Capítulo I.

Sitte afirmava que um bom programa dependia da “boa execução do plano de uma cidade” (CHOAY, 2007:216), sendo necessário para isso efetuar o cálculo aproximado do crescimento da população, o estudo da circulação e do gênero de habitações a serem construídas para então prever o número de construções públicas necessárias, suas dimensões e formas aproximadas. Era ainda essencial conservar as irregularidades do terreno, os cursos d’água, o relevo, incorporando assim o aspecto pitoresco da cidade medieval na construção dos novos planos urbanos.

De acordo com Andrade (1992) Camillo Sitte foi um dos principais críticos do bloco de habitação moderno, que, isolado, criava uma situação em que reinava “uma paisagem urbana por excelência”, oposta ao pitoresco. “A negação do princípio da hierarquia e subordinação na cidade moderna será responsável pela principal diferença entre esta e as cidades medievais, renascentistas e barrocas”, aponta Andrade (1992:54) ao tratar de Sitte, para quem a cidade dos “superblocos” alterava o conceito de espaço público.

I.1.1.3. Planos Urbanísticos Gerais e Remodelações Urbanas

Contemporaneamente à formação e constituição das cidades industriais outras cidades eram construídas, reconstruídas, ampliadas ou planejadas sem implicações diretamente relacionadas a resultados da industrialização. Estes projetos, embora não contassem com a projeção de uma nova sociedade ou a preocupação principal de se produzir moradias, denotariam, assim como os projetos idealistas, a preocupação recorrente com a salubridade e higiene urbana, bem como a eficiência do plano, representada principalmente por boas condições de circulação viária. Entre os projetos do período destacam-se pela repercussão e influência sobre outros autores a construção de Washington, planejada por L'Enfant em finais do século XVIII, a reconstrução de Paris por Haussmann e a ampliação de Barcelona elaborada por Cerdà, ambas na segunda metade do século XIX.

Em 1787 a Constituição dos Estados Unidos promulgou o estabelecimento de uma sede para o governo federal. O próprio presidente George Washington escolheu o local onde seria estabelecida a Capital e o responsável pelo planejamento do centro administrativo e da cidade, o engenheiro francês Pierre L'Enfant¹² (A HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO..., 2005). No **plano para a cidade de Washington** (Figura 04) L'Enfant faz uso de uma malha ortogonal e irregular, traçado que, segundo Andrade (1992), se adapta ao relevo do sítio e sobre o qual é imposto um sistema de grandes avenidas diagonais. Estas, eventualmente, interceptam umas às outras e o tecido ortogonal básico,

¹² O plano original seria, contudo, várias vezes revisado.

sendo localizadas praças, largos e monumentos nestes cruzamentos de seis ou oito avenidas. Estas interseções, onde se formam grandes espaços abertos, visam interligar física e visualmente as diversas regiões entre si e os edifícios federais em destaque, o Capitólio e a Casa Branca, localizados em pontos mais elevados do sítio na junção de grande número de avenidas, o que lhes confere ainda maior evidência. Nestes pontos nodais, de acordo com Andrade (1992), o engenheiro faz uso do *patte-d'oie*, junção de três ou mais vias com aproximadamente 20º a 25º graus entre si, de modo a criar perspectivas interessantes tanto para quem viesse pelas vias, quanto para quem estivesse na interseção, numa clara preocupação quanto à visualidade do conjunto.

Figura 04: Plano da cidade de Washington elaborado por L'Enfant. Fonte: ANDRADE, Carlos R.M. *A Peste e o Plano: O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, São Paulo, 1992, vol.II., s/p.

O Capitólio, símbolo do poder legislativo, foi localizado na área central da composição e, junto dele, segue rumo a oeste até a direção da Casa Branca uma ampla e longa avenida, hoje conhecida como *The Mall*. A faixa deveria contemplar atrações diversas e locais de descanso pitorescos, de modo a ser utilizada por toda a população, além de minimizar a distância formal que separava os dois prédios governamentais. A integração entre áreas construídas e áreas livres era elemento essencial do planejamento feito por L'Enfant para Washington, onde fica demonstrada a importância dos espaços abertos, parques e bulevares.

No quadro pós-Revolução de 1848 o Imperador recém-conduzido ao poder Napoleão III determina a **reconstrução da cidade de Paris**, coordenada pelo prefeito de Paris – administrador do Sena –, o engenheiro conhecido como Barão Haussmann entre 1853 e 1870. O novo governo, segundo Benévolo (2009), assume uma posição de controle estatal sobre vários aspectos econômicos e sociais, efetuando uma série de reformas, com grande preocupação quanto à possibilidade de novas revoltas e, nesse quadro, a urbanística figura como um dos mais eficazes instrumentos de ação.

Algumas características da cidade existente preocupavam quanto à possibilidade de desenvolvimento e quanto ao prestígio do novo imperador e ditaram os rumos da reforma:

O centro da antiga cidade é cada vez mais claramente incapaz de suportar o peso de um organismo tão crescido; as ruas medievais e barrocas não são suficientes para o trânsito, as velhas casas parecem inadequadas face às exigências higiênicas da cidade industrial, a concentração das funções e dos interesses na capital fez com que aumentassem tanto os preços dos terrenos que uma radical transformação nas edificações tornou-se inevitável. (BENÉVOLO, 2009:96).

Nesse sentido, foram construídos 95 quilômetros de novas ruas no centro, sendo o antigo núcleo medieval atravessado em todas as direções por amplos bulevares, e 70 quilômetros na periferia, com a criação de novos bairros (BENÉVOLO, 2009). As novas avenidas facilitavam a circulação através de leitos ampliados e anéis viários, ligando pontos estratégicos da cidade como casas de espetáculos, edifícios administrativos e estações ferroviárias e, ainda, garantindo o aspecto estético do novo arruamento, com a conformação de perspectivas que terminavam em edifícios e monumentos. (Figura 05). Mais do que aprimorar o sistema de circulação e garantir a salubridade, os bulevares retilíneos, em substituição às estreitas ruas medievais, dificultavam a formação de barricadas, símbolo do poder popular na revolução de 1848, e facilitavam o acesso militar aos bairros, como forma de conter possíveis rebeliões.

Muitos edifícios são construídos durante a reconstrução da cidade, com a utilização de elementos neoclássicos nas fachadas e novas relações entre altura das edificações e largura das vias. Ao mesmo tempo, porém, em que os novos edifícios característicos da reforma são construídos junto aos bulevares, quarteirões inteiros são demolidos, com retirada da população pobre dos bairros centrais. Alguns conjuntos de moradias operárias são construídos com financiamento estatal, o que no entanto, não alterou o caráter essencialmente privado desse tipo de empreendimento, imbuído de forte especulação.

Um novo sistema hidráulico é proposto para a nova Paris com a ampliação da rede de 747 para 1545 quilômetros que garantiram uma provisão eficiente de água e um novo sistema de esgoto, com aproximadamente 415 quilômetros a mais e a separação das águas de consumo e águas servidas. Também as instalações de iluminação pública são ampliadas e os transportes públicos reorganizados, sendo ainda construídos dois grandes parques, o *Bois de Boulogne* e o *Bois de Vincennes*, além de outros espaços verdes menores, que constituíam locais saudáveis para a prática de esportes e de atividades de lazer.

Figura 05: Plano de reconstrução de Paris elaborado por Haussmann. Em preto as novas avenidas e boulevares. Fonte: BENÉVOLO, Leonardo. História da Arquitetura Moderna. 4. ed., São Paulo:Perspectiva, 2009, p. 97.

Embora a reconstrução de Paris tenha tido consequências negativas como a expulsão da população operária dos bairros centrais, decorrente da expropriação dos terrenos e grande especulação imobiliária em torno das novas obras, Benévolo (2009) afirma que é na proposta de Haussmann que pela primeira vez é colocada a questão de um plano regulador para uma cidade moderna na escala adequada à nova ordem econômica, residindo aí sua maior importância.

Na mesma época, em 1859, o **plano para expansão da cidade de Barcelona** idealizado pelo engenheiro espanhol Ildefonso Cerdà foi aprovado. Apresentava traçado em quadrícula regular e duas avenidas diagonais que se superpunham ao primeiro tecido e se cruzavam num ponto central, facilitando a comunicação metropolitana e conectando-se a ocupações externas ao plano, que se localizava no espaço livre entre a cidade medieval murada, mantida praticamente intacta, o Mar Mediterrâneo e povoados vizinhos. (Figura 06)

Cerdà reconhece na quadrícula o traçado que “reúne tanto vantagens de ordem circulatória, topológica, construtiva [...] como urbanística” (GONSALES, 2005), que se reproduz de maneira homogênea por todo o plano. Na quadra-tipo cada esquina é recortada em ângulo de modo a ampliar os cruzamentos, conformando largos e permitindo maior visibilidade dos edifícios. O engenheiro atenta para a questão da circulação, que entende ser, assim como o alojamento, fundamento da urbanização, projetando vias com vinte metros de largura e hierarquia viária.

A cidade começa na casa, mais precisamente no dormitório do homem, de onde começa a se articular uma cadeia de relações cuja escala varia até abranger a cidade e as suas vinculações com o território. A adoção do sistema de quadrícula para o ordenamento do território corresponde ao princípio da igualdade que nela se manifesta. (ALARCÓN, 2013:s/p, tradução nossa)

A salubridade das habitações é entendida por Cerdà como condição essencial a ser atendida no planejamento da nova cidade. Considerando a moradia como base para uma melhor qualidade de vida, toma como ponto de partida para seu plano a imagem da residência ideal, higiênica, iluminada, ventilada e que ponderasse critérios de custo, de modo a poder alojar a população operária. Diante

do imperativo de abrigar uma grande população, necessária para o desenvolvimento industrial que se almejava, Cerdà abre mão de modelos de habitação unifamiliar no lote ajardinado e desenvolve blocos de habitação em altura que ocupavam perifericamente a quadra em dois ou três lados, sem ultrapassar dois terços de sua superfície, de modo a criar um espaço livre no interior da mesma¹³, onde poderiam existir equipamentos urbanos e áreas arborizadas.

Figura 06: Plano Cerdà para a cidade de Barcelona; Projeto de 1859. À esquerda e abaixo, em cor mais escura, a cidade medieval existente. Fonte: Museu de História da Cidade de Barcelona. Disponível em: <<http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:PlaCerdà1859b.jpg>> Acesso em 10 out. 2011.

Em 1867 Cerdà escreve a “Teoria Geral da Urbanização”, obra em que se propõe a estudar as origens, causas, desenvolvimento e condição de “todo esse conjunto de coisas diversas e heterogêneas que harmonizadas pela força superior da sociabilidade humana, formam o que chamamos cidade” (CERDÁ, 1867:29, tradução nossa), a que denomina “urbanização”, um neologismo para designar

um conjunto de conhecimentos, princípios, doutrinas e regras, destinadas a ensinar de que maneira deve estar ordenado todo o agrupamento de edifícios afim de que responda a seu objetivo, que seus moradores possam viver comodamente [...]. (CERDÁ, 1867:31, tradução nossa).

[...]

um agrupamento de alojamentos, postos em relação e comunicação mútua, para que os alojados possam tratar-se, possam ajudar-se, defender-se, auxiliar-se reciprocamente e prestar uns aos outros todos aqueles serviços que sem prejuízo próprio possam concorrer ao acréscimo e desenvolvimento do bem-estar e prosperidade comuns. (CERDÁ, 1867:32, tradução nossa).

O termo é aplicado ainda ao “ato de converter-se em urbe um campo aberto ou livre” (CERDÁ, 1867:29, tradução nossa), mais uma vez empregando um termo pouco utilizado, “urbe”, com a acepção de assentamento humano, porém com sentido diferenciado de termos mais comumente utilizados para definir um grupo de edificações, tais como cidade, vila, povo, lugar, aldeia, cujos significados, segundo o autor, se relacionam a categorias, dimensões e hierarquias,

¹³ Na implantação do plano seriam ocupados os quatro lados da quadra.

enquanto o termo “urbe”, estaria relacionado “simples e genericamente a um grupo de edifícios sem relação alguma com sua magnitude, que é quase que de todo indiferente para a aplicação dos princípios fundamentais da urbanização” (CERDÁ, 1867:30, tradução nossa).

Na “Teoria geral da Urbanização” Cerdá demonstra a aplicação dos princípios da urbanização na reforma e expansão de Barcelona, constituindo o que é para alguns autores o primeiro tratado do urbanismo moderno, a que se atribui a inauguração da urbanística como disciplina e origem do termo “urbanismo”, embora este não apareça no texto, sendo empregado alguns anos depois por Alfred Agache.

É importante perceber a diferença ideológica entre os planos de L’Enfant e Cerdà e aquele executado por Haussmann. Nos casos norte-americano e espanhol as operações se deram em terrenos não ocupados e no momento de sua elaboração houve por parte dos autores a preocupação, embora não completamente concretizada, de garantir o acesso da população em geral ao projeto implantado, mesmo contando com a valorização da terra; já no projeto francês, o plano é sobreposto ao tecido urbano pré-existente, com a execução de trajetos que levam à demolição de quarteirões inteiros, incitando a especulação imobiliária e afastando a população pobre.

As considerações quanto à salubridade estão presentes nos três projetos, conforme se nota pela inserção de áreas verdes e espaços abertos que garantissem iluminação e circulação de ar adequadas. No entanto, as condições prévias são diferentes em cada caso, assim como a finalidade do planejamento e, portanto, os conceitos aplicados. De acordo com Andrade (1992:51), em finais do século XIX, “a ideologia do melhoramento acompanhará a entrada do pitoresco na cidade, fazendo com que no urbanismo nascente as operações de embelezamento e os projetos de melhoramentos se confundissem”.

Os planejamentos realizados por L’Enfant, Cerdà e Haussmann seriam referência para projetos urbanos posteriores em que se buscava ponderar aspectos de higiene, circulação e embelezamento, como aqueles realizados em Viena, Nápoles, Florença, Chicago e La Plata. Também no Brasil nota-se a vinculação com estes programas, como no plano de Aarão Reis para Belo Horizonte e nos projetos de Pereira Passos e Agache para o Rio de Janeiro e, ainda, no plano elaborado por Saturnino de Brito para a cidade de Santos.

I.1.1.4. Propostas paradigmáticas

Cidade-Jardim

É ao final do século XIX que toma forma o Movimento Cidade-Jardim, descrito e apresentado pioneiramente pelo inglês **Ebenezer Howard**. Segundo Hall (1995), as proposições utópicas de Owen e Fourier influenciaram o projeto howardiano, entretanto, a principal referência para a elaboração da teoria da cidade-jardim seria, segundo o próprio Hall, o plano de Frederick Law Olmsted para a comunidade de Riverside, a oeste de Chicago, em 1868, um dos primeiros projetos de subúrbios nos EUA. Olmsted e seu parceiro Calvert Vaux já eram conhecidos por seu projeto para o Central Park em New York e este foi um dos motivos pelos quais foram convidados a elaborar o plano para esta comunidade que deveria mesclar a qualidade de vida do campo com as conveniências de se viver na cidade. No plano para Riverside (Figura 07) ao contrário de utilizar a grelha ortogonal, recorrente em projetos de novas cidades, os autores consideraram a paisagem natural no traçado das ruas, conformando-as às curvas de nível do terreno. Um grande parque acompanhava o trajeto do rio, junto ao qual a comunidade foi estabelecida, e outras pequenas áreas verdes conferiam o aspecto rural que se buscava, além de propiciarem espaços de recreação; uma *parkway* e uma ferrovia faziam a conexão com a cidade de Chicago.

Figura 07: Plano geral de Riverside, 1869. Fonte: <<http://www.riversideillinois.com/images/historyofriverside/riv-03.htm>> Acesso em 10 out. 2011.

Exposto na obra “Cidades-Jardins do Amanhã” em 1898, o modelo de assentamento descrito por Ebenezer Howard tem caráter antiurbano e autônomo, isto é, compreende a formação de uma nova comunidade, distante e independente de aglomerados urbanos já consolidados. O urbanista “via em Londres, como em qualquer cidade industrial, um grande poder de atração. Sua proposta visava contrapor a esta força, uma outra, a cidade-jardim, que restabeleceria o equilíbrio perdido

entre as virtudes do campo e da cidade” (ANDRADE, 1992:77). A sociedade de Howard caracterizava-se ainda pelo cooperativismo, pelo governo descentralizado e propriedade coletiva da terra, e a economia baseada em uma combinação equilibrada entre indústria e agricultura. O projeto, conforme é apresentado em seu livro, apresentava dois objetivos principais, esclarecidos no capítulo intitulado “O Imã Cidade-Campo”:

- 1) Encontrar para a população operária trabalho com salários de poder aquisitivo superior e assegurar-lhes um ambiente mais saudável e uma oferta mais constante de empregos. 2) Oferecer aos diversos profissionais os meios de assegurar um novo e melhor emprego para seu capital e talentos, ao passo que, para os agricultores [...] visa-se abrir um novo mercado para seus produtos à sua porta. (HOWARD, 1996:113).

A cidade-jardim tinha preferencialmente o formato circular representado em diagramas presentes na obra, com avenidas circulares concêntricas e seis avenidas radiais que atravessavam a cidade e a dividiam em seis distritos, ou bairros, porém o autor assegura a necessidade de se respeitar a topografia do sítio em que será implantado o plano urbano, que, portanto, deverá assumir o formato mais adequado às condições dadas. No centro, um jardim cercado por edifícios públicos conformava um grande parque ao redor do qual ficava uma enorme arcada envidraçada, o Palácio de Cristal, usado em parte para passeios e recreações e em parte para comércio de manufaturas (Figura 08). Cada casa ocupava um lote isolado, estando sempre voltada para a rua, algumas contando com jardins comunitários e cozinhas coletivas. Não havia tipologias construtivas pré-definidas, ao contrário, a expressão individual era incentivada, ao mesmo tempo em que medidas de higiene eram rigorosamente exigidas (HOWARD, 1996).

Um anel exterior abrigava fábricas, mercados e armazéns, além de uma linha férrea de formato circular conectada a uma ferrovia externa. Tal como as cidades idealizadas pelos socialistas utópicos, também a cidade-jardim, após alcançar seu tamanho ideal, quando abrigaria 58.000 pessoas, só poderia crescer mediante o estabelecimento de outra cidade a pequena distância do cinturão verde que conformava sua zona rural. A nova aglomeração teria tamanho menor que a primeira, abrigando 32.000 pessoas no máximo e deveria ter também seu próprio cinturão verde; assim aconteceria com outros núcleos que viessem a se constituir, de modo a criar uma rede em torno da primeira cidade (HOWARD, 1996). As cidades da rede estariam interligadas por rápidos meios de transporte de modo que a população de todas elas configurasse uma só comunidade. Segundo Hall (1995) era o diagrama das várias cidades-jardins que constituía a cidade-campo de Howard, sede de uma sociedade fundada em liberdade e cooperação (Figura 09).

Figura 08: Diagrama representativo do plano para a cidade-jardim de Howard mostrando o centro e uma das seções (bairros) formada pelas avenidas radiais. Fonte: HOWARD, Ebenezer. *Cidades-Jardins do Amanhã*. São Paulo:Hucitec, 1996.

Figura 09: Diagrama completo da cidade-social de Howard, formado pela cidade-jardim principal e as demais cidades-satélites. Fonte: HOWARD, Ebenezer. *Cidades-Jardins do Amanhã*. São Paulo:Hucitec, 1996.

A primeira cidade-jardim edificada não foi, porém, planejada por Howard e, sim, por **Raymond Unwin** e **Barry Parker** que juntos projetaram a comunidade *Letchworth* em 1902 e posteriormente o subúrbio-jardim de *Hampstead* em 1909. Ligados também às proposições de Morris, ambos acreditavam na criatividade como fruto de uma compreensão imaginativa do passado e na Idade Média como marco histórico, preconizando o belo e o artístico, e a exatidão dos detalhes. Preocupavam-se em ter espaços para as diferentes classes sociais, promovendo sua aproximação, mas ao mesmo tempo definindo locais diferentes de moradias para cada uma delas dentro do plano (HALL, 1995).

O idealizador da vila industrial *Letchworth* foi Howard, mas foram Unwin e Parker que realizaram o projeto arquitetônico-urbanístico. A intenção era separar fábrica e habitação, mas como isso se mostrou inviável, todo o assentamento precisou ser planejado, o que não ocorrera em projetos anteriores da dupla, que confiava num tratamento mais informal do plano. A comunidade conta com elementos como a praça central circundada pelos edifícios municipais mais importantes e cinturão verde, mas não obedece a todos os padrões do modelo howardiano, mesmo assim sendo reconhecida como a primeira cidade-jardim construída. No caso de *Hampstead*, o projeto já foi elaborado como um subúrbio-jardim, sem a presença de uma indústria e dependente do transporte ferroviário/metroviário para que seus habitantes tivessem acesso a serviços variados em outros aglomerados urbanos. A construção de subúrbios-jardins não era novidade conforme afirma Hall (1995), mas *Hampstead* inovava pelo planejamento e ideologia presentes.

Unwin organizou em 1912 um panfleto intitulado “Nada se Ganhou com a Superlotação” cujas premissas básicas eram a adoção de distâncias adequadas entre as construções residenciais para garantir a insolação adequada, o “uso de sobrados geminados em fileiras de curta extensão, um jardim para cada família, a preservação do fundo do terreno vazio como espaço recreacional” (HALL, 1995:81). Em 1920 elaborou um relatório sobre as áreas insalubres de Londres, afirmando que “a capital padecia de um grande problema habitacional [...] e que havia dois grandes remédios: construir para cima ou mudar” (HALL, 1995:83). Considerava a segunda solução mais apropriada e vantajosa, através do alojamento dos trabalhadores em cidades-jardins, circundadas por cinturões verdes. Para Unwin, o cinturão vegetado ao redor da cidade, que separava cidade e campo, tinha a função de garantir a unidade da área cercada por ele. Conforme aponta Hall (1995:83) “entre 1919 e 1933-34 as autoridades construíram na Grã-Bretanha, 763.000 casas [...] obedecendo à prescrição de Unwin, sob forma de satélites periféricos ao invés de cidades-jardins independentes.”

No projeto de *Hampstead*, Unwin se mostra influenciado pelo trabalho de Camillo Sitte, comparando, assim como o arquiteto germânico, as praças medievais aos espaços livres das cidades de seu tempo, valorizando as qualidades das primeiras como referência de planejamento. Unwin propunha, ainda, que a cidade tivesse, além de centros secundários como os reservados à educação e ao recreio, um centro bem definido onde estariam os edifícios públicos, pois a distribuição destes pelo espaço urbano não permitia causar impressão alguma, enquanto seu agrupamento valorizava-os mutuamente.

Os modelos de cidade-jardim e subúrbio-jardim repercutiram em uma série de outras propostas desenvolvidas na Europa naquele mesmo período, aponta Hall (1995). É o caso da Cidade Linear de Soria y Mata em Madri, na Espanha, conceito que também ecoou junto aos desurbanistas soviéticos na década de 1920 e nas propostas de Le Corbusier na década de 1930. Na década de 1920, as *Siedlungen* alemãs concebidas como forma de oferecer habitação em massa associada à industrialização no pós-guerra, como se verá adiante, levam embutidas as propostas da cidade-jardim, assim como os trabalhos realizados pela *Regional Planning Association of America* (RPAA) nos Estados Unidos.

O Movimento City Beautiful

Conforme Hall (1995), se manifesta de forma clara entre 1900 e 1945 nos Estados Unidos o Movimento City Beautiful, a partir do plano para a cidade de Chicago. Suas origens, contudo, seriam anteriores, remetendo aos planos oitocentistas da arquitetura e do urbanismo à maneira *Beaux Arts*, expressos de forma exemplar na reforma de Paris empreendida por Haussmann.

A partir de Chicago, o movimento se difundiu em “cidades comerciais do centro e do oeste norte-americanos, onde líderes municipais construíam para superar complexos de inferioridade coletivos e impulsionar os negócios” (HALL, 1995:207) e, ainda, em capitais recém-criadas de regiões colonizadas pela Inglaterra, onde expressavam a supremacia do Império Britânico, após o que reapareceria na Europa em projetos que representavam o poder de ditadores totalitários, como Hitler em Berlim e Stalin em Moscou. Aqui discorreremos sobre o Plano de Chicago de 1909, como projeto emblemático do movimento como um todo.

O trabalho de Daniel Hudson Burnham nas cidades americanas se inicia com a revisão e reconstrução do Mall de Washington, o passeio público pitoresco previsto por L’Enfant, que ligava a Casa Branca ao Capitólio, permanecera como uma grande área inutilizada, depois tomada por comércio. O projeto, em conjunto com Frederick Law Olmsted Junior e Charles McKim, foi finalmente implantado em 1922, com o conceito previsto por L’Enfant, mas com tamanho ampliado e consagrado pelo Monumento a Abraham Lincoln.

Chicago, porém, foi a cidade onde Burnham pôde implementar definitivamente, após projetos para Cleveland e São Francisco, o novo conceito que propunha para o tratamento de espaços cívicos. O conceito do plano era bem simples e incluía aspectos visuais e estéticos, que imaginava necessários para o “surgimento de uma ordem social harmoniosa”, com a abertura de novas ruas, a remoção de cortiços e a ampliação dos parques (HALL, 1995:212). É quase impossível não estabelecer uma comparação com o projeto de reestruturação de Paris efetuado por Haussmann e o próprio autor estabelece esta referência na introdução do plano.

Alguns aspectos do projeto, implementado no centro comercial de Chicago, incluíam a recuperação do “Lake Front” e sua transformação em parque, onde grandes edifícios públicos ficariam em locais de destaque, com ênfase para o prédio que abrigaria um Museu, servindo de referência para a implantação de fontes e monumentos; uma *parkway* percorria o parque em toda sua extensão e uma avenida em ângulo reto com o novo local projetado seria o eixo principal da nova cidade, que convergia para o centro cívico marcado pelo cruzamento desta com outras quatro avenidas diagonais, onde haveria um edifício representativo; as margens do rio Chicago seriam retificadas e margeadas por novas ruas e novas edificações (Burnham & Bennett, 1909). (Figura 10)

Apesar de citar como referência também a cidade de Londres no que dizia respeito ao enfrentamento da questão da moradia econômica, o plano de Burnham propriamente dito não demonstrou o tratamento desta questão, sendo alvo de críticas quanto à negação de aspectos sociais como a habitação, a educação e o saneamento. Outra contradição do projeto se referiu à opção pela ênfase no caráter estético em detrimento do adensamento do centro, tanto em termos construtivos quanto populacionais, qualidade que enfrentaria a realidade de valorização imobiliária da região.

De acordo com Hall (1995:215), este, entre outros aspectos, explica a negação do movimento naquele momento nos Estados Unidos e ilustra ainda o fato de que “à City Beautiful sucedeu rapidamente a cidade funcional, agora uma decorrência do zoneamento – tópico a que Burnham dedicou ínfima atenção”.

Figura 10: Aquarela de Jules Guerin que ilustra o centro cívico do Plano de Chicago (o edifício nunca foi construído). Fonte: Burnham, Daniel H., Edward H. Bennett, *Plan of Chicago*. Chicago: The Commercial Club, 1909. Disponível em: <<http://en.wikipedia.org/wiki/File:GuerinChicagoPlan1.jpg>> Acesso em 08 nov. 2012.

O Movimento City Beautiful não teve as mesmas características nos diferentes locais em que foi aplicado ao longo da primeira metade do século XX, com grande variação de circunstâncias sociais, culturais, econômicas e políticas envolvidas nos projetos, que, no entanto, podem ser unificadas pelo ideal de monumentalidade, pela tomada da arquitetura como símbolo de poder, daí sua vinculação com espaços cívicos e, como consequência, pela quase negação de objetivos sociais relacionados ao planejamento urbano.

A estética da máquina

O século XX traria consigo novo impulso à industrialização, com o desenvolvimento de novos materiais e principalmente, novas tecnologias. O urbanismo se apropria das novas descobertas como forma de solucionar não apenas as já decorrentes questões que permeavam os núcleos industriais, como também os problemas que surgiam com o novo crescimento populacional e a necessidade do planejamento de grandes cidades.

A Grã-Bretanha, pioneira na industrialização, investira boa parte de seus lucros em novas colônias e atividades de comércio internacionais, dedicando-se pouco a modernizar sua produção, de modo que o novo surto de industrialização ocorre não em uma nação tradicional como a inglesa, mas sim, num país recentemente industrializado, a Alemanha,

que desejando conquistar novos mercados além-mar, tradicionalmente preservados pelas potências marítimas mais antigas, estudou sistematicamente os produtos de

seus concorrentes, e através da seleção tipológica e de um novo design, ajudou a forjar a estética da máquina do século XX. (FRAMPTON, 2000:129).

Já no início do século XX o francês **Eugène Hénard** elabora seus “*Études sur les transformations de Paris*”, publicados entre 1903 e 1909, nos quais realiza um estudo comparativo do desenvolvimento das cidades de Londres, Moscou, Berlim e da própria Paris, procurando dar soluções para o desenvolvimento da capital francesa. Contrariamente a outros urbanistas que pregavam o abandono da cidade industrial em favor da expansão em direção à periferia, Hénard procurou criar novos instrumentos que permitissem transformar a aglomeração existente.

Propôs a solução do edifício *en redent* circundado por vegetação, em contraste com as moradias operárias comprimidas nos quarteirões antigos. Sua contribuição de maior relevância, porém, é provavelmente a elaboração da primeira teoria geral da circulação em que estuda o modelo radial-perimetral, chegando à elaboração de um esquema teórico para Paris baseado nestes princípios; estuda também a divisão do curso de veículos em seis categorias diferentes, desenvolvendo a rua elevada destinada ao tráfego de veículos leves e pedestres, de modo a permitir a distribuição de gêneros como correspondências, gasolina (como combustível doméstico) e água através de tubulações facilmente acessíveis, abaixo das ruas de tráfego, porém acima do nível do solo, plano onde circulariam os trens e demais veículos pesados. Conforme a intensidade de utilização das vias de tráfego, estas poderiam ainda ser subdivididas, configurando o que o autor chama de “rua de vários andares” (CHOAY, 2007:252). Os conceitos trabalhados por Hénard foram posteriormente desenvolvidos por outros arquitetos e permearam os projetos de modernização de espaços urbanos e de construção de novas cidades modernas, inclusive no Brasil, como se verá adiante.

Hendrik Berlage é um dos primeiros arquitetos modernos da Holanda. A capital Amsterdã, segundo Lamas (1993:323) “atinge no início do século XX, um grande crescimento demográfico, motivado pelo desenvolvimento econômico, pelo comércio com as colônias e pelos efeitos da industrialização. Esse crescimento demográfico vai de par com, uma situação caótica no campo habitacional,” que balizou a urbanística holandesa no período, de modo que esta se destacava por objetivos progressistas baseados em preocupações sociais, na construção maciça de alojamentos, na produção em série, no planejamento em longo prazo, na municipalização do solo.

O plano de ampliação de Amsterdã-Sul, conhecido como *Plan Zuid* ou *Plan Berlage*, é desenvolvido pelo arquiteto desde 1902 até 1917 neste quadro de reforma social e urbana, constituindo-se em um paradigma para a reflexão sobre a reformulação da cidade associada à produção de moradias para a população de baixa renda. Em 1901 fora aprovada na Holanda uma lei que distinguia as várias escalas do ato de projetar: plano geral, plano particularizado e projeto arquitetônico. No mesmo ano a municipalidade de Amsterdã encarregou Berlage de preparar um

projeto para ampliação da cidade em direção ao sul, no qual, além de fazer uso das propostas inseridas na lei, o arquiteto teve a oportunidade de colocar em prática sua própria teoria urbana.

O primeiro projeto realizado pelo arquiteto em 1904 não foi aprovado. Neste plano, casas isoladas foram dispostas em uma grande área verde, o que foi contestado pela comissão organizadora, devido ao alto custo da terra. O segundo plano foi apresentado em 1915 (Figura 11), muito diferente do primeiro e também dos bairros existentes nas proximidades, constituídos principalmente de casas de propriedade privada e ruas estreitas. O Plano Berlage apresentava hierarquização viária com a proposição de ruas amplas, onde se daria o fluxo principal, e ruas secundárias menores. Apresentava várias praças e espaços verdes, porém as casas isoladas, individuais e privadas foram substituídas por blocos residenciais multifamiliares, a serem habitados por diferentes classes sociais, numa tentativa de diminuir a segregação social então existente na cidade (PLAN ZUID, 2011). Os edifícios possuíam fachadas unitárias que preconizavam a unidade dos materiais e foram dispostos em quarteirões de modo a ocupar seu perímetro e constituir áreas livres de uso comum no interior.

Berlage acreditava na importância cultural da cidade, negando as tendências desurbanizadoras ou antiurbanas e via na rua uma dependência externa, “a consequência necessária da disposição das casas ao logo de sua extensão” (FRAMPTON, 2000:79), o que o levaria a confrontar-se com ideais defendidos por outros urbanistas, que pregariam a eliminação da rua conformada pela disposição das residências, a “rua-corredor”.

Figura 11: Desenho apresentado por Berlage para ilustrar o segundo plano para Amsterdã-Sul. Fonte: <http://stadsarchief.amsterdam.nl/english/amsterdam_treasures/maps/plan_zuid/index.en.html> Acesso em 11 out. 2011.

Em 1917 uma nova proposta de cidade-modelo toma forma, sintetizando, assim como a Cidade-Jardim, a diversidade de proposições difundidas ao longo do século XIX. **Tony Garnier** em sua *Cité Industrielle*, segundo Aymonino (1972:55),

não se propõe a exemplificar em um projeto uma nova sociedade e seus modos de organização e representação; se propõe a resolver um problema: a falta de estruturação de uma nova cidade de tipo industrial. Esse começo realista incorpora um elemento que faltava a propostas anteriores, a possibilidade de aceitar um desenvolvimento anterior como crescimento possível e necessário de um assentamento inteiramente projetado.

Tal programa permite a Garnier superar a autossuficiência do assentamento e, ao mesmo tempo, não se limitar a uma proposta parcial que se ativesse somente à residência e aos serviços anexos a esta. A Cidade Industrial era inicialmente planejada para 35.000 habitantes, com possibilidade de crescimento. A população tinha a livre ocupação do solo, sem muros ou propriedade privada e seria ela e não o Estado quem deveria ocupar-se da distribuição de víveres tais como água, comida e remédios.

O zoneamento adquire extremo rigor, com a separação de diversos setores de acordo com sua função, afastando as áreas industriais e hospitalares das demais zonas da cidade, de forma que cada seção de tal modo isolada pudesse expandir-se assim que necessário (Figura 12). Os edifícios administrativos, bem como os demais estabelecimentos públicos deveriam ficar em um vasto espaço central, as escolas ficariam distribuídas pelos bairros, próximas das residências, e a estação ferroviária estaria junto à área dos hotéis e lojas. Cada uma das diferentes categorias de edifícios seria padronizada e se incentivaria a utilização de materiais de construção disponíveis na região, além do concreto armado, novo material do século XX.

Havia também nítida preocupação com a insolação dos edifícios, especialmente as residências, estas de tipologia variada. Espaços verdes desempenhavam o papel de elementos isoladores e conferiam à cidade o aspecto de um grande parque público, embora as residências se assentassem “sobre um reticulado retangular” (HALL, 1995:132). Também eram previstas ruas hierarquizadas com diferentes larguras e grandes avenidas arborizadas, além de uma ferrovia que passava entre as fábricas e o setor residencial.

Figura 12: Projeto esquemático da Cité Industrielle. Fonte: FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*, São Paulo: Martins Fontes, 2000, p. 118.

Garnier acreditava que a partir daquele momento seriam razões industriais as que dariam origem à maior parte das cidades novas (AYMONINO, 1972), o que significava que estas deveriam estabelecer-se sempre próximas a jazidas de matérias-primas ou forças naturais que pudessem ser utilizadas como fonte de energia ou ainda junto de vias de deslocamento.

Alguns anos antes, em 1910, Emil Rathenau, presidente das indústrias AEG pretendia montar uma empresa para produzir casas pré-fabricadas e o arquiteto alemão **Walter Gropius** apresentou-lhe um documento sobre a produção racionalizada de casas operárias. Frampton (2000:135) afirma que tal documento é atualmente “uma das exposições mais lúcidas e abrangentes jamais feitas sobre as precondições essenciais para o êxito da pré-fabricação, da montagem e da distribuição de unidades de moradia padronizadas.”

Nesse texto, Gropius defende a atuação conjunta de artistas e técnicos, afirmando sua intenção de melhorar a qualidade do projeto, unindo arte e tecnologia para produzir em grande escala. Os métodos de produção, segundo ele, eram aplicáveis a praticamente todos os componentes de uma casa, que poderiam ser fabricados em concreto, concluindo que as técnicas modernas de construção tenderiam cada vez mais a fazer desta um processo industrial. Contudo, apesar da padronização dos materiais, cada casa poderia manter sua individualidade através de alterações básicas de formas e cores. Assim, Gropius começava a esboçar o ideário que permearia o ensino da escola alemã de artes aplicadas e arquitetura da qual seria um dos fundadores, a Bauhaus.

A *Staatliches-Bauhaus* é fundada em Weimar em 1919 após uma série de dissidências e discussões sobre o ensino das artes no país. Tratava-se de uma instituição que mesclava Academia de Artes com Escola de Artes e Ofícios e teve Gropius como seu primeiro diretor. É o próprio arquiteto quem destaca, de acordo com Benévolo (2009), três características principais do ensino proposto na Bauhaus: em primeiro lugar, o paralelismo entre ensino teórico e prático; em segundo, o contínuo contato com a realidade do trabalho e em terceiro lugar, a presença de professores criativos.

Uma peculiaridade chama a atenção na maneira como se desenvolviam as oficinas da Bauhaus, trazendo à tona conceitos do Movimento *Arts&Crafts*: a aproximação entre artesanato e indústria (FRAMPTON, 2000). Para Gropius, ambos eram facetas diferentes de uma mesma realidade, que produzia objetos em maior ou menor escala e com diferentes técnicas e instrumentos. Contudo, em um fator o trabalho na indústria se distinguia como que por oposição ao trabalho do artesão: na ausência de vínculo entre o produto final e aquele que o produz. Assim, dentro de uma preocupação social, a Bauhaus buscava unir cultura e produção, e “uma nova pedagogia, baseada no trabalho de grupo, pôde propor-se a inserir aos poucos o artesanato na indústria, e com isso recuperar os valores da antiga tradição artística e introduzi-los no ciclo vital da sociedade moderna” (BENÉVOLO, 2009:406).

Refletindo as ideias de Gropius e outros professores da escola, o urbanismo defendido na Bauhaus apostava nos conceitos de padronização, pré-fabricação e criação de um espaço moderno. Era defendida também a reconciliação entre cidade e campo, a partir da proposta de cidades com núcleos populosos e construções verticalizadas de modo a obter a quantidade adequada de luz e ar, além de subúrbios pouco adensados com edifícios mais baixos, garantindo certa horizontalidade. Atentava-se ainda para o tamanho da cidade, reduzida à menor superfície possível de modo a conservar as distâncias mínimas entre os diferentes centros de negócios. Quanto às construções deveriam ser prédios cujo térreo fosse liberado e conservado como área verde e cuja cobertura fosse também transformada em terraço-jardim.

No ano de 1925, por questões políticas, a escola é transferida de Weimar para Dessau e em 1928, Gropius demite-se e passa o cargo de diretor para Hannes Meyer, até então na direção do departamento de arquitetura da Bauhaus. Neste momento a Bauhaus se afirmava como método de ensino e inúmeras outras instituições procuravam se inspirar no trabalho ali desenvolvido; assim, Gropius considera que seu trabalho como grande propulsor do trabalho específico da Bauhaus estava consolidado e que era o momento de dedicar-se ao seu trabalho de arquiteto fora do âmbito pedagógico.

Em 1926, Gropius fizera o projeto do bairro *Törten* em Dessau, em 1927 vencera o concurso para o bairro operário *Dammerstock* e em 1928 estaria entre os idealizadores do também bairro operário *Siemenstadt* (CHOAY, 2007), representativos exemplos de *Siedlungen*. Aproximando-se a partir de então do projeto urbanístico, Gropius apropria-se do racionalismo como método de trabalho, mas não como programa ideológico, afirmando que apenas fornecer modelos à sociedade não é o bastante, sendo necessário o contato com aqueles destinados a utilizar o espaço a ser projetado.

Desde que se retira da Bauhaus, Gropius dedica-se à questão da moradia em série, preocupando-se especialmente com a melhoria dos padrões habitacionais e o incremento dos projetos urbanos, afirmando em conferência apresentada no 2º CIAM em 1929 (GROPIUS, 1929a In AYMÓNINO, 1973), que deveriam se consideradas as profundas mudanças na estrutura social da população ao longo dos anos ao projetar-se a habitação mínima para as classes operárias e demais classes economicamente desfavorecidas. Afirmava que a residência deveria ser uma máquina de se viver, mobiliada com recursos modernos, capazes de poupar trabalho e questões como a independência feminina e a superposição da importância do indivíduo sobre a família deveriam basear os projetos de moradias, posto que modificassem a estrutura familiar e, conseqüentemente, as necessidades dos indivíduos-moradores.

Era preciso determinar a estrutura necessária desse alojamento, concebido como uma unidade econômica completa. E além desses problemas surgia o da forma

a ser dada a cidade inteira, entendida como um organismo planejado. [...] Minha concepção do arquiteto como coordenador – cuja função consiste em reduzir ao mesmo denominador os problemas plásticos, técnicos, sociais e econômicos colocados pela construção – levou-me inevitavelmente ao estudo das funções do alojamento ao das funções da rua, e do das funções da rua ao das funções da cidade. (GROPIUS, 1935 apud CHOAY, 2007:178)^[14].

“As razões biológicas para a determinação da moradia mínima são também decisivas para sua resolução urbanística [...]. A obtenção de luz e ar para os alojamentos deve ser verdadeiramente a meta de todas as leis urbanísticas” (GROPIUS, 1929b In AYMUNINO, 1973:121, tradução nossa). Segundo o arquiteto, as casas unifamiliares com jardim próprio já não satisfaziam mais as necessidades de limitação da densidade urbana de modo a obter as condições ideais de iluminação e ventilação, especialmente no que concernia à população operária, cujas possibilidades eram limitadas, chegando assim à solução da moradia coletiva com serviços domésticos comunitários em edifícios de pouca altura como sendo a ideal nestes casos.

Um dos principais colaboradores de Gropius foi **Otto Haesler**, um defensor da habitação social que seria o primeiro a projetar as casas *Zellenbau* (em fileiras), típicas da habitação popular alemã no final da década de 1920 e década 1930 (FRAMPTON, 2000). Haesler entendia que as moradias deveriam abrigar o maior número de inquilinos possível, sem prejuízo para os espaços, que precisavam ainda ser aprimorados. Acreditava que as técnicas modernas ajudariam a baixar os custos e também a melhorar a qualidade das habitações.

Haesler realizou projetos modernos de moradia social no pós-guerra alemão em Kassel, no bairro Dammerstock em Karlsruhe e em Celle, onde concluiu o *Siedlung Italienischer Garten*, de coberturas planas e fachadas coloridas, cuja fórmula modernista seria adotada por Ernst May como modelo para as primeiras unidades construídas em Frankfurt, em 1925. De maneira geral suas construções se caracterizavam pelo telhado plano e pela implantação que dispunha as casas em fileiras separadas que garantia boa insolação e ventilação. Os lotes eram subdivididos de modo a permitir que as famílias pudessem manter pequenas hortas, contando ainda os conjuntos com equipamentos coletivos como lavanderias, salas de reunião, bibliotecas e quadras de esportes (FRAMPTON, 2000).

A “forte experimentação no campo urbanístico, arquitetônico e habitacional, com a realização de planos e a construção maciça de habitação social” (LAMAS, 1993:331) na Alemanha no momento pós-Primeira Guerra Mundial foi ocasionada pelas condições econômicas e sociais em que ficou o país após os confrontos, que só seriam revertidas a partir dos anos 1920. Nesse período, “a política dos governos sociais democratas permitiu conjugar a produção de habitação com a experimentação de novas teorias nos programas urbanístico-habitacionais” implementados nas

¹⁴ GROPIUS, Walter. *The New Architecture & the Bauhaus*. Londres: Faber & Faber, 1935.

cidades alemãs mais atingidas pela crise, sendo Berlim e Frankfurt os casos mais significativos em que se aplicou largamente o controle urbanístico, a industrialização da construção, a produção de habitação social e se alcançou “grande sintonia entre arquitetura, gestão e políticas urbanísticas municipais” (LAMAS, 1993:331).

Este projeto será idealizado em Berlim por **Bruno Taut**, arquiteto ligado ao movimento expressionista, que antes de iniciar o trabalho de produção habitacional elaborou em 1919 na obra *Die Stadtkrone*, “A Coroa da Cidade”, a teoria de que a sociedade de sua época necessitava mais que restabelecer a ordem perdida na cidade industrial, ter um embasamento, uma razão de ser mais humana e espiritualizada. Segundo Taut, na cidade medieval os principais edifícios estavam ligados a grandes ideais, a Deus, à prática religiosa e à fé. A “coroa da cidade” medieval, seu ponto mais importante, era a catedral gótica. Estes fatos, afirmava, sugeriam que as novas cidades deveriam novamente, para solucionar os problemas advindos da revolução industrial, ter suas “coroas” ligadas a ideais espirituais. Essa imagem aparece em suas teorias como

a catedral de vidro, a coroa da cidade, a forma piramidal postulada por Taut como paradigma universal de todas as construções religiosas que, junto com a fé que pudessem inspirar, configuravam um elemento urbano fundamental para a reestruturação da sociedade. (Frampton, 2000:140).

Em 1920 Taut publica *Die Auflösung der Städte*, “A Dissolução das cidades”, obra em que preservou as ideias expressas no livro de 1919 e “em comum com os planejadores socialistas da Revolução Russa, recomendou a dissolução das cidades e a volta ao campo da população urbana”, apresentando propostas de comunidades rurais e artesãs, em especial o “modelo de um povoado agrícola em formato circular, subdividido radialmente” (Frampton, 2000:142).

Entre 1921 e 1931 Taut inicia o trabalho em Berlim, onde projetou mais de 14 mil unidades de moradia em vários conjuntos habitacionais populares. O arquiteto estava então envolvido no desenvolvimento de grandes comunidades residenciais, as chamadas *Gross-Siedlungen*, concebidas como amplos complexos habitacionais conforme o modelo da cidade-jardim.

Entre as principais realizações desse porte está o conjunto habitacional *Britz-Hufeisensiedlung*, projetado em parceria com Martin Wagner entre 1925 e 1927. O conjunto conta com cerca de 1.000 unidades habitacionais divididas entre casas geminadas e apartamentos em edifícios multifamiliares de três ou quatro pavimentos, que contam ainda com algumas lojas. Variando não somente em altura, mas também em detalhes externos, os edifícios criam um ambiente variado e são dispostos de modo a formar grandes áreas verdes. Um edifício concebido em formato de ferradura é característico deste complexo e lhe dá o nome. (Figura 13)

Figura 13: Foto aérea do Hufeisensiedlung em Berlim, conjunto residencial projetado por Bruno Taut e Martin Wagner (1925/1927). Fonte: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1111/nachricht4534.html> Acesso em 07 abr. 2012.

Ernst May é nomeado como arquiteto da cidade de Frankfurt em 1925, quando inicia o projeto de moradias populares como forma de superar o déficit habitacional no período pós-Primeira Guerra. Embora anteriormente trabalhasse aplicando estilos tradicionais, no projeto dos conjuntos populares adota, de início, as propostas feitas por Haesler, Taut e outros arquitetos modernos. A preocupação com a eficiência e a economia tanto no projeto quanto na obra privilegiou os tipos habitacionais padronizados, permitindo a produção em série tanto dos materiais quanto dos edifícios e fez com que a construção de conjuntos habitacionais assumisse uma escala até então desconhecida, com o projeto de aproximadamente 15.000 moradias.

Quase todos esses assentamentos eram grandes complexos periféricos, numa área ao norte de Frankfurt, separada do núcleo tradicional por um cinturão verde, e dotados de escolas, centros comerciais e restaurantes, numa condição de autonomia perante a cidade existente. A implantação dos blocos longilíneos de moradias se dava em fileiras orientadas no mesmo sentido, independentemente do traçado das ruas, rotacionadas a cada espaço, de acordo com as ondulações do terreno.

Para May, esta evolução [do quarteirão] dá-se numa primeira fase com a liberação do interior do quarteirão, que passa a espaço público ou semi-coletivo. Numa segunda fase rompe-se com a continuidade da bordadura, embora se mantenha a superfície de construção. Numa terceira fase a densidade baixa e dois lados do quarteirão são suprimidos. Ficam duas filas de edifícios paralelos entre si e com as ruas, e tendo duas fachadas. [...], mais alguns 'processos' e os edifícios abandonarão a direção das ruas, passando a orientar-se pelo movimento solar e na planta livre. (LAMAS, 1993:334).

As *Siedlungen* foram produzidas desde 1924 até a ascensão nazista, quando se interromperam as construções, sendo, afirma Tafuri (1985), parte de uma ideologia antiurbana global, um modelo alternativo de desenvolvimento urbano que reafirmava a contraposição campo-cidade. Nelas, não só May como também outros arquitetos puderam fazer suas experimentações quanto ao urbanismo moderno. As experiências do arquiteto, em especial suas teorias sobre espaços

com padrão mínimo para existência, seriam transmitidas através dos CIAM orientando o planejamento da cidade e da arquitetura modernas.

Em 1927 é divulgado o livro “A Arquitetura da Grande Cidade” de **Ludwig Hilberseimer**, no qual o arquiteto analisa a metrópole fruto da industrialização e do sistema econômico capitalista. Segundo o autor a ideologia da organização, principal característica da indústria, ainda não fora absorvida pela grande cidade, cuja característica principal, ao contrário, é a desorganização, sendo, portanto, tarefa do urbanista organizar o espaço urbano.

É imprescindível basear toda edificação urbana num grande plano, um plano que tenha em conta de uma maneira ponderada e meticulosa, as necessidades mais variadas de uma entidade coletiva em processo de formação, sua situação geográfica e topográfica, sem desconsiderar sua importância estatal, econômica e produtiva. É especialmente importante a determinação dos meios de transporte [...]. São as artérias de todo o organismo. Igualmente importante é a subdivisão em bairros residenciais, comerciais e industriais segundo as premissas e peculiaridades do terreno e com atenta consideração das necessidades correspondentes; como também a realização de um organismo urbano com parques, zonas verdes e correntes de água. (HILBERSEIMER, 1999:03, tradução nossa).

O arquiteto considerava ainda essencial que uma planificação deste tipo fosse precedida de uma ampla desapropriação de terrenos de modo a evitar a especulação imobiliária e preconizar os direitos da coletividade, em detrimento dos particulares.

Hilberseimer elabora um plano de uma cidade para um milhão de pessoas baseado nestes preceitos a que chama de “cidade de arranha-céus” ou “cidade vertical”, dispondo edifícios laminares sobre um grande plano cujo nível térreo apresentava apenas salas comerciais e amplas vias de tráfego de veículos, enquanto as unidades de moradia ficavam alguns pavimentos acima, sendo acessadas por ruas elevadas que interligavam as edificações. (Figura 14)

Figura 14: Cidade Vertical. Fonte: HILBERSEIMER, Ludwig. *La arquitectura de la gran ciudad*. Barcelona:GG, 1999, p.18.

A respeito das habitações, Hilberseimer entende que o crescimento nunca antes verificado das populações urbanas naquele início de século possibilitou o surgimento da casa de aluguel, verdadeira moradia urbana, especialmente na grande cidade. “A construção de moradias é o problema construtivo da atualidade. É o verdadeiro problema da arquitetura das grandes cidades”,

considera o arquiteto (HILBERSEIMER, 1999:21), que para solucionar a questão da habitação preconiza a moradia mínima e funcional, ventilada e iluminada adequadamente, disposta em edifícios multifamiliares, em detrimento da casa isolada e individual.

Também nos Estados Unidos da América na década de 1920 reverberavam as preocupações quanto à necessidade de novos tipos de alojamentos. Ali se formará a *Regional Planning Association of America* (RPAA) que atuará não apenas conforme os propósitos divulgados por Ebenezer Howard, mas ampliando e esmiuçando a teoria da Cidade-Jardim, com base ainda nos preceitos de outro urbanista, Patrick Geddes, que aborda pioneiramente o planejamento regional. Fizeram parte do grupo Clarence Stein e Henry Wright, além de Mumford, MacKaye e Whitaker, podendo-se ainda associar a este movimento também o nome de Clarence Perry, embora este não tenha se ligado diretamente à RPPA (HALL, 1995).

O americano **Clarence Perry** direcionou seus estudos para as relações entre moradia e equipamentos comunitários, desenvolvendo o conceito de “unidade de vizinhança” a partir de 1923. A proposta fora adiantada nos EUA por sociólogos que, a partir da verificação do enfraquecimento das relações sociais nas grandes cidades, procuraram restabelecê-las a partir do planejamento urbano, o que seria trabalhado por Perry (LAMAS, 1993). Importavam assim o controle do número de habitantes e o dimensionamento de cada unidade de vizinhança, onde seriam disponibilizados, além de moradias, também equipamentos e serviços de modo a restituir as relações comunitárias entre a população moradora.

Perry parte do pressuposto que “a vida social se desenvolve graças à utilização dos serviços comuns” (LAMAS, 1993:317) e assume que os principais equipamentos comunitários, tais como escolas, comércio de primeira necessidade, teatro, clube e igreja devem situar-se nas proximidades das habitações, compondo assim unidades de vizinhança. O dimensionamento da unidade era dado pela abrangência de uma escola primária local e a esta escola era associado um amplo espaço livre, cujas extremidades eram ocupadas por edifícios comerciais de caráter também local. Perry propunha, ainda, que a circulação de veículos não devesse impedir o fluxo de pedestres entre equipamentos e habitações, com vias de tráfego bastante largas que funcionariam como limites viários, enquanto no espaço interno às unidades de vizinhança predominariam o tráfego local e vias próprias para pedestres.

Em 1929 Perry publica o texto “*The Neighborhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family Life Community*” ilustrado por um diagrama (Figura 15) onde se percebem referências à Cidade-Jardim de Howard, que demonstram a aplicação prática do conceito de unidade de vizinhança.

Figura 15: Diagrama da unidade de vizinhança elaborado por Clarence Perry, publicado no texto "The Neighborhood Unit" In *New York Regional Survey*, vol. 7, 1929. Fonte: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:New_York_Regional_Survey,_Vol_7.jpg> Acesso em 10 ago. 2012.

Hall (1995) afirma que se em Perry o esquema viário é apenas indicado, sem uma elaboração mais precisa de seu funcionamento, a maior contribuição de **Clarence Stein** e **Henry Wright** reside no tratamento da circulação, com separação entre fluxos de veículos e pedestres no chamado "esquema Radburn" desenvolvido em 1928 no projeto da cidade-jardim de mesmo nome.

Conforme Lamas (1993) Stein e Wright utilizaram o conceito na implantação de subúrbios-jardins nas imediações de Nova Iorque, construídos como cinturões verdes no pós-guerra, chegando ao desenvolvimento da ideia de "superquadra", análoga à unidade de vizinhança, como a área residencial que, além das unidades de habitação, garantisse também uma escola elementar e um sistema de parques e espaços recreativos, cuja superfície dependesse da densidade desejada para a comunidade. Aqui o arranjo hierárquico do arruamento é desenvolvido de forma clara e simples e o espaço central conformado pela disposição das residências é percorrido por vias sinuosas para pedestres e ciclistas. No subúrbio americano o arranjo das unidades habitacionais permite a conformação de jardins frontais, ao contrário do esquema cidade-jardim que previa o espaço comum nos fundos, no miolo das quadras (HALL, 1995).

Lamas (1993:342) explica, pela ausência parcial de arquitetos anglo-saxões nos primeiros CIAM, "o afastamento das pesquisas sobre unidades de vizinhança, em favor do bairro" nos primeiros momentos de divulgação do ideário modernista, embora, com o passar dos anos, o conceito de superquadra, ou unidade de vizinhança, tenha sido amplamente absorvido internacionalmente, inclusive no Brasil, tendo sido utilizado na composição do espaço residencial da capital Brasília na década de 1950.

Le Corbusier¹⁵

Diferentemente de outros países, no início do século XX a França passava por um momento de particular estabilidade, especialmente no que dizia respeito a movimentos de migração campo/cidade e aumento demográfico urbano que tanto afligiam outras nações europeias, após o novo surto de industrialização. Deste modo, o novo urbanismo e a nova arquitetura dos projetos de conjuntos habitacionais concebidos internacionalmente, demoraram a se confirmar no país, onde a tradição academicista ainda vigorava mesmo após a divulgação da *Cité Industrielle* de Garnier. O arquiteto franco-suíço Le Corbusier assumiria o papel de “enfrentar as tradições de seu país sem perder de vista as relações com o movimento internacional” (BENÉVOLO, 2009:426), atuando como um mediador entre a tradição francesa e o movimento moderno.

Le Corbusier acreditava que o processo de transformação social e estética da vida somente poderia ser compreendido e levado a cabo por uma pequena elite, propondo “uma arquitetura demiúrgica, onde o comportamento da maioria fosse regulado pela ação esclarecida da minoria” (BENÉVOLO, 2009:476).

Há aí diferentes noções implicadas: a primeira é sua conhecida convicção da necessidade de uma intervenção autoritária, [...] o déspota esclarecido [...] capaz de firmar o decreto que inaugura os novos tempos. A segunda é a idéia de que essa autoridade deve instituir as condições urbanísticas dessa nova sociedade a partir da definição de seus termos espaciais pelo artista poeta, capaz de compreender não somente a escala do corpo humano, mas também a do pensamento. (MARTINS, 1992:321,322, tradução nossa).

Assim sendo, sua pretensão de exercer esta função no nível máximo, através do Estado, surge como consequência desse pensamento. Segundo Benévolo (2009:476), Le Corbusier não tinha experiências de relações com o Estado, por isso pensava “poder utilizar o poder público como executor de suas intenções, sem abdicar da condição de distanciamento que lhe é própria enquanto intelectual” como fizeram outros urbanistas modernos ao idealizar suas cidades-modelo.

Em 1919, juntamente com o pintor Osenfant, Le Corbusier funda o Movimento Purista, ao qual permanece fiel até o fim da vida. Dentre seus princípios estava o uso das formas simples e a harmonia entre os processos da arte e da natureza, que estariam também presentes em suas proposições arquitetônicas e urbanísticas. Somente em 1922 é que faz o primeiro projeto de uma

¹⁵ Embora também se enquadre entre os arquitetos que abordaram a estética da máquina em suas proposições, preferimos dedicar um tópico à parte a Le Corbusier, devido à grande quantidade de material encontrado sobre o seu trabalho, que foi majoritariamente divulgado através de livros e não obras construídas e, principalmente, pelo grande prestígio de suas propostas entre os arquitetos e urbanistas brasileiros que se vincularam ao movimento moderno. No que se refere aos projetos de cidades brasileiras, a influência do arquiteto se deu de maneira indireta, através da divulgação de suas pesquisas junto aos profissionais que aqui atuavam e ainda diretamente pela presença de Le Corbusier no Brasil por duas vezes, quando chega a elaborar planos para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, no conjunto de propostas para cidades na América do Sul.

cidade ideal, onde aborda a ideia de que arquitetura e urbanismo são indissociáveis: “uma arquitetura nova que ponha em prática as novas técnicas de construção e a nova visão do espaço só tem sentido quando integrada a uma cidade moderna” (CHOAY, 2007:183).

Le Corbusier apresentou em 1922 a *Ville Contemporaine pour Trois Millions d'Habitants*: uma grande área verde sobre a qual estariam distribuídas as diferentes funções urbanas e cujo centro seria o local mais importante (Figura 16). Semelhante à proposta de Bruno Taut que elegera a catedral como “coroa da cidade”, símbolo da espiritualidade que queria para a nova sociedade, a estação é o centro da *Ville Contemporaine*, o coração da cidade corbusiana que representava a relevância do tema da circulação nesse plano. O modelo é projetado em um terreno ideal, onde é possível trabalhar com a situação ótima, como uma experiência de laboratório, como afirma o próprio autor, pois “não pretende chegar a um projeto de cidade, mas à definição de seus princípios.” Neste caso, “o terreno ideal é plano, pois é o que permite demonstrar mais claramente os princípios adequados à solução do problema diagnosticado como o mais opressivo da grande cidade moderna, ou seja, a circulação” (MARTINS 1992:185, tradução nossa).

A população da cidade seria dividida entre moradores urbanos, suburbanos e mistos, respectivamente aqueles que moravam e trabalhavam na região central da cidade, aqueles que moravam e trabalhavam na região periférica e aqueles que moravam em uma região e trabalhavam na outra, sendo obrigados a realizar percursos viários maiores entre o local de trabalho e o local de moradia. A área central ao redor da estação era ocupada por arranha-céus em formato cruciforme e era o lugar da classe privilegiada dos intelectuais: aqueles que “têm seus negócios e habitam o centro” (MARTINS 1992:201, tradução nossa). Os demais trabalhadores viveriam junto às indústrias localizadas além de uma zona de proteção representada pelo cinturão verde não edificável que circunda a cidade. Esta área era caracterizada como uma cidade-jardim verticalizada onde as residências assumiam a forma dos *Immeuble-villes*, edifícios em altura com grande densidade habitacional, de formato retangular e com pátio centralizado e vegetado, que reuniam, além dos alojamentos também serviços, terraços ajardinados e instalações de lazer (FRAMPTON, 2000).

O arquiteto afirmava que a cidade moderna devia ser equilibrada, pois isso significava o domínio dos meios, a leitura clara, a ordenação, a proporção, circunstância atingida através da linha reta, a base da cidade moderna que garantiria a “construção de imóveis, esgotos, canalizações, ruas, calçadas, etc.” (LE CORBUSIER, 1992:10)¹⁶ e geraria uma sensação de unidade e coerência, que, por fim, direcionaria o desenvolvimento da cidade. A série por sua vez era uma consequência natural dos traçados regulares, assim como a estandardização era consequente à série.

¹⁶ LE CORBUSIER. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1992, publicado originalmente em 1925.

Figura 16: Plano da Ville Contemporaine. Fonte: BENÉVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 2009, p.427.

Era preciso essencialmente procurar a escala humana e planejar a cidade em função desta escala, somente assim, considerando o homem como referência, é que se poderia definir e atingir as reais necessidades humanas. O conceito do homem-tipo, abordado desde os socialistas utópicos reaparece em Le Corbusier com o “Modulor”, permitindo a definição de necessidades-tipo passíveis de serem supridas pela estandardização dos produtos que atendiam àquelas necessidades.

Ao examinar as metrópoles industriais Le Corbusier afirmava que o grande problema do urbanismo estava no fato de “o centro das cidades ser um motor emperrado” (LE CORBUSIER, 1992:86) e estar, assim como a periferia, muito doente. Somente melhorar a questão da moradia através da criação de cidades-jardins deixava intacta a situação do centro e era preciso alterar as suas condições. Era preciso descongestionar os núcleos das cidades, diminuindo a circulação de veículos onde as ruas estreitas tornaram-se ineficazes e facilitar a circulação de modernos meios de transporte como o metrô e o avião. Ao mesmo tempo era necessário aumentar a densidade do centro através da criação de arranha-céus distribuídos sobre uma grande superfície verde. Somente com um aumento considerável das áreas vegetadas e com a verticalização é que seria possível adensar o centro e a densidade era o que permitiria encurtar as distâncias e facilitar a circulação.

A antiga rua, “a rua-corredor com duas calçadas, sufocada entre altas casas deve desaparecer” (LE CORBUSIER, 1992:68) e ser substituída por novos traçados ao longo dos novos loteamentos. As novas ruas modernas deveriam considerar estatísticas como o movimento natural da população, o trânsito de veículos e pessoas e os horários de pico de movimento, assim como a quantidade de árvores e a saúde mental e física da população. A ordem e a eficácia da cidade moderna dependem da boa circulação e a rua seria uma máquina de circular, sendo necessário, com

urgência, equipá-la como uma fábrica. Neste contexto, a hierarquização do trânsito, projeto semelhante àquele proposto quarenta anos antes por Eugène Hénard, classificando e separando em níveis os diferentes tipos de circulação, era abordada por Le Corbusier como proposta para solucionar a deficiência de fluxos da cidade (MARTINS, 1992).

Era preciso ainda que se voltasse a considerar a natureza, renegada na cidade industrial. As novas aglomerações urbanas deveriam ser cidades verdes, concebidas como grandes parques sobre os quais seriam construídos os edifícios e onde se desenvolveriam atividades de lazer e esporte, que poderiam ficar muito próximos das residências, de modo que as pessoas pudessem acessá-los sem mesmo utilizar veículos. A prática de esportes e o convívio em comunidade deveriam ser incentivados como forma de estabelecer contato com a natureza e incentivar a sociabilização. Um dos sistemas de alojamento utilizados por Le Corbusier consiste no conjunto de edifícios *en redent* com a supressão dos pátios ao estarem inseridos espaçadamente em grandes superfícies vegetadas, contíguos a ginásios de esporte e recreação, como em um grande parque. Segundo Martins (1992), embora Hénard não seja citado na obra do arquiteto franco-suíço, salvo quando trata do tema da circulação, sua teoria foi decisiva para as formulações-chave na obra corbusiana, tais como os edifícios *en redent*.

O arquiteto estuda com afincos o problema da habitação, grande questão da época por pertencer tanto ao campo da arquitetura quanto ao do urbanismo: “a constituição sadia da moradia e a criação de órgãos urbanos que atendam às condições de vida tão profundamente modificadas pelo maquinismo” (LE CORBUSIER, 1992:261). Por isso, partia do princípio de que era necessário abandonar o pensamento sobre a unidade isolada, pois a habitação era um problema de arquitetura, mas a organização dos bairros residenciais era um problema do urbanismo. Era preciso definir esta “célula com capacidade humana” e depois garantir o equilíbrio da cidade através dela, isto é, fixar como módulo mínimo a célula habitacional e depois prosseguir para a execução em séries uniformes de células, depois ruas e bairros inteiros, sendo impossível considerar a resolução do problema da habitação fora da série (LE CORBUSIER, 1992).

Em 1925, com o financiamento de uma empresa automobilística, Le Corbusier elabora um plano de reforma para Paris, o *Plan Voisin*, que se destaca como um de seus projetos mais relevantes, onde pôde aplicar em um caso concreto os princípios abordados na teoria. Assim como na *Ville Contemporaine*, a área central desse plano é marcada por grandes edifícios cruciformes, compreendendo a sede dos negócios parisienses como função mais importante para a cidade. Ao redor do centro administrativo são previstas residências *en redent* para a população mais abastada e, depois destas, edifícios do tipo *Immeuble-ville* onde seriam alojados os operários, num processo claro de distinção de classes que se opunha a outros projetos urbanísticos do período que contavam, se não no presente pelo menos num futuro próximo, com a extinção das diferenças entre as classes.

Todos os edifícios, administrativos ou residenciais seriam implantados em meio à vegetação, fazendo da cidade um grande plano verde, cortado por duas grandes vias de circulação de veículos e outras pequenas vias exclusivas para pedestres.

Para Le Corbusier todos os elementos tenderiam à uniformização e, por isso, era necessário padronizar, não somente os edifícios, mas também o canteiro de obras. Em 1926, divulga aqueles que seriam para ele os cinco pontos da nova arquitetura: 1. pilotis; 2. teto-jardim; 3. planta livre; 4. janelas corridas e 5. fachada livre, que permitiriam a estandardização da construção e sua acomodação na nova cidade moderna, facultando a ventilação e a insolação adequadas e o contato com a natureza.

Em 1935 Le Corbusier elabora o projeto da *Ville Radieuse* no qual, como afirma Choay (2007), retoma a concepção do Falanstério de Fourier ao propor o oferecimento dos mesmos serviços coletivos e equipamentos previstos no Palácio Social, com destaque para a rua corredor de comunicação interna ao edifício. Contudo, há uma grande diferença quanto ao projeto da célula individual, indeterminada em Fourier e exaustivamente detalhada em Le Corbusier, assumindo caráter funcional. O modelo do Falanstério é lembrado novamente em 1947, na conceituação das unidades de habitação, tipologia já trabalhada por Le Corbusier e outros profissionais e finalmente executada na *Unité d'Habitation* de Marseille na França. A unidade de habitação caracterizava-se por um grande edifício de caráter independente do meio externo, oferecendo tanto unidades residenciais, quanto serviços e equipamentos comunitários, que seria ainda utilizado pelo arquiteto em muitas outras proposições, como aquelas dedicadas às cidades de Rio de Janeiro e São Paulo.

Experiências habitacionais ligadas a governos¹⁷

Dentre as experiências desenvolvidas no período entre guerras europeu, além da política habitacional alemã, que resultou no projeto e implantação das *Siedlungen* em diversas cidades, vale destacar ainda as realizações da administração municipal social-democrata na *Rot Wien*, a **Viena Vermelha**. Para Aymonino (1972:56), o projeto de moradias populares de Viena “interessa não somente pela política geral que se seguiu ou pelos instrumentos utilizados para realizá-lo, mas também pelos resultados tipológicos conseguidos e pelas relações que se chegou a estabelecer com a morfologia geral da cidade de Viena.”

Após a Primeira Guerra o império austro-húngaro é desarticulado e o que se segue é um enorme rearranjo político-territorial e demográfico. Ainda durante a guerra, parcela significativa da

¹⁷ Também os trabalhos de Bruno Taut e Ernst May, em Berlim e Frankfurt, são vinculados ao governo alemão. Entretanto, optamos por analisá-los separadamente, em tópico anterior, devido à singularidade da obra destes profissionais.

população se deslocou para pontos periféricos da cidade, assentamentos ilegais onde era possível superar relativamente a miséria através da produção de seus próprios gêneros alimentícios. Com o fim do conflito, uma parte dessas pessoas retornou às suas antigas moradias na cidade, mas outro grupo se organizou em cooperativas e procurou estabelecer-se segundo o conceito de “cidade-jardim”, que, entretanto, assumiu na Áustria características que o distinguiam do modelo de Howard, pois não apresentava caráter antiurbano, propondo um maior adensamento populacional e áreas verdes frequentemente utilizadas como setores produtivos.

A partir de 1923 a administração vienense inicia a construção dos *Gemeinbauten* ou *Hoff*, conjuntos habitacionais totalmente inseridos na cidade existente e, portanto, de características totalmente urbanas, o que se tornou um diferencial dentre as propostas adotadas no período. Diferentemente de outros projetos urbanísticos, a utilização das novas tecnologias ou a padronização não eram priorizadas, mas, antes, a inserção da mão de obra no mercado de trabalho de modo a superar também o enorme quadro de desemprego; contudo, assim como outras propostas do período, os *Hoff* implicavam a apropriação coletiva do solo e a eliminação do loteamento.

Dentro dessa proposta, conforme aponta Silva (2008) cerca de cento e noventa (190) arquitetos dividiram a responsabilidade pelo desenvolvimento dos projetos, que acabaram assumindo soluções arquitetônicas diferentes entre si, mas que mantinham sempre um aspecto denso e monumental, embora contassem também com boa quantidade de superfície não edificada, principalmente através de pátios no interior dos edifícios, tomados como espaços coletivos, “lugar de equipamentos e espaço livre ou verde” (LAMAS, 1993:334).

Os *Gemeinbauten* assumiram proporções variadas, que agrupavam desde 20 a 2.000 unidades habitacionais. A preocupação, porém, recaía não apenas no oferecimento de habitações populares, como forma de superação de um problema social setorial, mas articulava um projeto maior que buscava o desenvolvimento cultural da classe operária. Neste sentido, os conjuntos continham creches, cinemas, teatros e centros comunitários, além de equipamentos de saúde e esportes e lavanderias coletivas, que complementavam o programa habitacional (SILVA, 2008). Como resultado, desde 1923 até 1934, foram construídas em Viena 64.000 unidades habitacionais, abrigando 200.000 pessoas, o que correspondia a 10% da população total.

Também em nações não localizadas no continente europeu surgiam proposições em busca de novas condições para as cidades e sua população. “O debate sobre as relações entre arquitetura e política começa, na URSS, logo após a Revolução e é especialmente intenso nos primeiros anos, de 1917 até fins de 1922” (BENÉVOLO, 2009). Em 1918 a propriedade do solo é abolida e o território soviético é colocado “à disposição da coletividade” e, em 1922, torna-se obrigatória a planificação urbanística das cidades, o que significa que condições idealizadas pelos arquitetos de inúmeros países eram alcançadas na União Soviética, facultadas pelo novo governo. Os avanços no campo da

arquitetura e da urbanística contrastam com o atraso da economia e da civilização: vinte milhões de mortos entre 1914 e a Revolução Socialista e uma produção agroindustrial irrisória associavam-se ao fato de que desde o início da Primeira Guerra Mundial nenhuma habitação havia sido construída na União Soviética (BENÉVOLO, 2009; FRAMPTON, 2000).

Uma das reações foi a formação, em 1923, de uma associação, a ASNOVA, constituída principalmente por arquitetos provenientes do debate construtivista. A ação desses profissionais, no entanto, foi mais individualizada e independente, o que se mostrou insuficiente para combater as questões da construção civil e do projeto de cidades. Assim, em 1925, um grupo de arquitetos, alguns integrantes da ASNOVA, organizou a Sociedade dos Arquitetos Contemporâneos (OSA), que admitiu também membros de outras áreas como a sociologia e a engenharia (BENÉVOLO, 2009). O trabalho da OSA procurou incorporar os métodos científicos à prática arquitetônica, especialmente através de textos publicados na revista da associação, a AC, “Arquitetura Contemporânea”.

A OSA também assumiu a tarefa de formular os programas necessários e as formas-tipo para uma sociedade socialista emergente, preocupando-se também com as questões mais amplas da distribuição de energia e da dispersão da população. Assim, suas preocupações básicas eram: primeiro, a questão da moradia comunitária e a criação de unidades sociais apropriadas, e, segundo, o processo de distribuição, ou seja, o trânsito em todas as suas formas. (FRAMPTON, 2000:209).

Os arquitetos modernos da OSA propõem novos tipos de edificação residencial como “condensadores” da vida social. Estes novos condensadores sociais assumiriam diferentes formas, entre as quais se destaca a “casa coletiva”. Um concurso é realizado em 1927 em busca de novas propostas arquitetônicas e os modelos apresentados seriam posteriormente desenvolvidos e sistematizados em unidades semelhantes ao Falanstério de Fourier, com alojamento mínimo, rua interna e equipamentos comunitários como cantina, ginásio de esportes, biblioteca, creche e jardim. A associação de vários desses edifícios levava à formação das comunas, complexos urbanísticos onde era empregada grande escala de produção. Também eram considerados condensadores sociais o Clube Operário e a Indústria.

Em busca da implantação dos condensadores, os arquitetos da OSA “reexaminam o organismo da cidade tradicional e reconhecem a lógica da concentração em que ela se baseia que impede a colocação dos elementos da construção nas mesmas condições recíprocas” (BENÉVOLO, 2009:524). Duas possíveis soluções são apresentadas: a primeira propunha “aumentar e complicar a unidade de habitação até fazê-la coincidir com a cidade”, esta é a solução dada pelos urbanistas, que idealizavam a grande casa coletiva com tamanho pré-determinado; a segunda propunha difundir as unidades no território, solução adotada por aqueles que imaginavam “a cidade como um agrupamento infinito de elementos distanciados, sempre em contato direto com o campo” (BENÉVOLO, 2009:524), daí o termo **Desurbanismo Soviético**.

Do debate entre as duas frentes resulta a possibilidade de mesclá-las através da proposição de uma situação compacta que não colocasse em contraposição a cidade e o campo, que, mesmo diluindo a cidade no território, não alterasse seu valor como centro de produção e troca. A pesquisa arquitetônica, como aponta Benévolo (2009), se relaciona mais uma vez a um problema político, que pode ser resolvido apenas por dirigentes. O caminho adotado pela política acaba por abrandar as discussões e as descobertas dos arquitetos soviéticos são subestimadas e aos poucos abandonadas. Mesmo com relativa implantação de esquemas de complexos habitacionais lineares propostos pelos profissionais da OSA, volta-se a valorizar cada vez mais os esquemas centralizados tradicionais. A impressão que se tem, como sugere Frampton (2000), é que as propostas dos arquitetos não pareceram ao governo “suficientemente concretas para o planejamento em grande escala” ou que estas não se adequavam às necessidades e recursos do Estado socialista. Por fim, o regime autoritário stalinista anulou a atividade dos arquitetos modernos soviéticos, atividade essa extremamente rica, especialmente quanto à pesquisa habitacional, até então nunca tão esmiuçada.

Destacamos o trabalho de um dos arquitetos da OSA, **Nikolai Milyutin**, cujas propostas tiveram aceitação considerável na URSS, chegando à elaboração de uma cidade modelo. Entre 1918 e 1919, Milyutin ocupou vários cargos dentro da nova burocracia soviética o que lhe garantiu grande autoridade no debate sobre urbanismo no país, abordando o tema do bem-estar social, incluindo a condição de moradia dos trabalhadores. Milyutin acreditava que o tradicional sistema apoiado na construção de apartamentos unifamiliares em que cada família supria suas próprias necessidades se tornara ineficiente para atender aos novos parâmetros do Estado Soviético em rápida industrialização e que a solução poderia estar na coletivização dos serviços. Estas e outras ideias foram exploradas em 1930 no livro *Sotsgorod – “O Problema da construção das cidades socialistas”*, onde explana em detalhes suas propostas para a reconstrução da vida doméstica na União Soviética (AYMONINO, 1972).

O arquiteto afirmava que os serviços coletivos eram bases do “novo modo soviético de viver”, que aos poucos levaria a resultados positivos entre os quais estava: a emancipação das mulheres do trabalho doméstico, permitindo que ocupassem também postos de trabalho na indústria, o que por sua vez reduziria a necessidade de levar mais mão-de-obra para as cidades e com isso o número de novas habitações; a otimização do modo de vida e do trabalho que acarretaria numa melhoria das condições de vida para a população trabalhadora em geral com a elevação dos padrões culturais dessa população. Assim como muitos profissionais da época, Milyutin previa que a unidade familiar se dissolveria na sociedade da nova era industrial, aos poucos perdendo seu significado e estrutura, sendo substituída por novas unidades coletivas de consumidores e produtores. As novas tecnologias deveriam ser introduzidas gradualmente na sociedade, conforme

as necessidades humanas, numa tentativa de humanizar a rápida industrialização do país, da qual o operário era mero coadjuvante.

Milyutin acreditava que alguns urbanistas buscavam apenas melhorar as condições sanitárias dos assentamentos humanos e disso decorria uma valorização fundiária pela qual o operário não poderia pagar, o que o obrigava a mudar-se novamente para regiões insalubres; negava também o modelo da cidade-jardim, pela busca de uma solução para as casas operárias sem destruir o capitalismo, sendo que “qualquer forma de desurbanização era incompatível com a ordem capitalista” (AYMONINO, 1972:292). O arquiteto planejou uma cidade linear dividida em seis zonas ou faixas fundamentais: 1. zona ferroviária; 2. zona industrial, contendo, além de centros de produção, centros de educação e pesquisa; 3. zona verde que acomodasse também a estrada de rodagem; 4. zona residencial com serviços comunitários, moradias, escolas e jardins de infância; 5. zona de parque com construções esportivas e 6. zona agrícola, prevendo edifícios residenciais e ainda equipamentos coletivos como restaurantes e biblioteca. O projeto de células individuais mínimas também foi considerado, alojando cada adulto separadamente, como convinha à proposta de desarticulação da unidade familiar.

I.1.1.5. Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – Os CIAM

Essencialmente a partir de 1928, quando do concurso para o edifício sede da Liga das Nações e da Exposição em Stuttgart, foi possível observar linhas de trabalho muito próximas entre arquitetos e urbanistas de diversas nacionalidades, bem como certa conexão entre os resultados alcançados por cada um deles. No mesmo ano, o imperativo de reunir esses pensamentos numa espécie de congregação ou associação leva os profissionais, que já incorporavam em suas pesquisas a preocupação em gerar uma nova arquitetura e um novo urbanismo adaptados à nova época, a se reunirem em La Sarraz, na Suíça, no primeiro dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, os CIAM, e aí discutiram as bases, os princípios e o futuro da arquitetura e do urbanismo modernos.

Seis pontos foram levados em consideração nessa primeira reunião, que teve Le Corbusier como mestre de cerimônias: 1. a técnica moderna e suas consequências; 2. a padronização; 3. a economia; 4. a urbanística; 5. a educação dos jovens; 6. a realização: a arquitetura e o Estado. Quanto à arquitetura, considerou-se que deveria servir-se dos recursos provenientes da técnica industrial, exprimindo o espírito da época. Grande resolução, porém, pareceu vir da urbanística: de natureza funcional, deveria zelar por três principais funções essenciais da sociedade: morar, trabalhar e recrear, ocupando-se da destinação do solo, da organização dos transportes e da

legislação. Quanto ao último ponto, da relação com o Estado, não houve consenso: Le Corbusier acreditava num Estado forte como meio para realizar a obra arquitetônica, mas muitos discordavam deste princípio (BENÉVOLO, 2009).

Em 1930 a arquitetura moderna atingiria o auge de prestígio e popularidade, difundindo-se entre profissionais de outras partes do mundo e em 1933 ocorreria o quarto CIAM cujo tema foi a cidade moderna, a partir do qual surgem os escritos reunidos e divulgados por Le Corbusier na obra que se tornaria uma cartilha para os seguidores do Movimento Moderno em Arquitetura e Urbanismo, “**A Carta de Atenas**”, divulgada em 1943.

O tema do maquinismo e das alterações que causou à cidade perpassa os tópicos abordados por Le Corbusier na “Carta de Atenas”, onde afirma que:

[...] o advento da era da máquina provocou imensas perturbações no comportamento dos homens, em sua distribuição sobre a terra, em seus empreendimentos, movimento desenfreado de concentração nas cidades a favor das velocidades mecânicas, evolução brutal e universal sem precedentes na história. (LE CORBUSIER, 1993:s/p)¹⁸.

A máquina havia alterado as condições de trabalho, “esvaziando o campo, entupindo as cidades e ao desprezar harmonias seculares, perturbando as relações naturais que existiam entre a casa e os locais de trabalho” (LE CORBUSIER, 1993:s/p). Na cidade antiga o trabalhador se deslocava até a oficina, próxima de sua moradia, e lá executava seu trabalho, mas na cidade industrial os locais de trabalho se tornaram distantes das residências dos operários. Isso ocasionou um dos grandes males da época segundo o autor: “o nomadismo da população operária”.

Enquanto as moradias na cidade industrial encontravam-se em locais onde não recebiam luz ou ventilação, desconsiderando quaisquer padrões de higiene, “o quarto congresso CIAM, realizado em Atenas, chegou ao seguinte postulado: o sol, a vegetação e o espaço são as três matérias primas do urbanismo” (LE CORBUSIER, 1993:s/p) e, levando isso em consideração, os bairros residenciais deveriam estar nos locais mais privilegiados das cidades, podendo usufruir de insolação e ventilação adequadas e de grandes superfícies verdes. Cada casa é considerada uma célula social e, como tal, formando um agrupamento de proporções adequadas se torna a base do urbanismo. As células habitacionais poderiam ser de três tipos diferentes: “a casa individual da cidade-jardim, a casa individual junto de uma pequena exploração rural e o imóvel coletivo, provido de todos os serviços necessários ao bem estar dos ocupantes” (LE CORBUSIER, 1993:s/p).

Definidas as condições das residências, bem como da sua inserção na cidade moderna, a determinação quanto à localização dos locais de trabalho previa que seu distanciamento em relação aos locais das moradias deveria ser o mínimo possível, mas ao mesmo tempo cuidando para que os

¹⁸ LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas*. São Paulo:Hucitec/Edusp,1993, publicado originalmente em 1943.

setores industriais fossem independentes dos setores habitacionais, estando separados por uma faixa de vegetação. A questão da separação das funções urbanas é chave para a compreensão da proposta urbanística explorada em “A Carta de Atenas”. O zoneamento funcional, já divulgado anteriormente por Le Corbusier e outros profissionais consistia na “operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar” (LE CORBUSIER, 1993:s/p) e trabalhava com cada uma das quatro funções sobre as quais se apoiava o urbanismo moderno: habitar, trabalhar, recrear-se e circular. Tal operação consistia no próprio plano da cidade, que determinaria a “estrutura de cada um dos setores atribuídos às quatro funções-chave e fixaria suas respectivas localizações no conjunto” (LE CORBUSIER, 1993:s/p).

As quatro funções se complementavam, mas era a partir do estudo das residências inseridas em um plano de cidade que se podia proceder, não apenas à localização dos locais de trabalho, mas também das instalações utilizadas nas horas livres. A prática de esportes e atividades culturais seria realizada em espaços e edifícios de uso coletivo localizados próximos às moradias, atendendo a necessidade de vida social dos indivíduos. Estas construções eram prolongamentos das habitações e comportavam não só atividades lúdicas, como também equipamentos necessários à vida cotidiana, como serviços médicos, creches e escolas.

Também áreas verdes completavam as funções da moradia, servindo de base para a construção dos edifícios e se estendendo pelos espaços livres entre eles. Estando as construções em meio a espaços abertos, a solução de elevá-las sobre pilotis se apresenta como forma de extensão da superfície vegetada sem interrupções. A própria textura do tecido urbano, antes recortada por ruas, deveria mudar de modo a ampliar as áreas livres e favorecer a constituição de “cidades verdes.” A cidade sobre pilotis, conforme afirma Martins (1992), também tem congruências com os estudos de Hénard.

A questão da circulação perpassa todas as demais funções da cidade moderna e deve estabelecer a comunicação entre cada uma delas, tornando-se função primordial da vida urbana. Cada uma das vias de circulação deve ser classificada de acordo com a sua natureza em residencial, de passeio, de trânsito pesado ou via principal e, assim, “construída em função dos veículos e suas velocidades” (LE CORBUSIER, 1993:s/p), havendo, por exemplo, largas vias de percurso rápido para os automóveis e vias de percurso lento exclusivamente para os pedestres.

As vias de grande movimento deveriam ser isoladas das zonas residenciais através de massas de vegetação, só se aproximando ocasionalmente das habitações, pois a casa não estaria mais unida à rua por sua calçada, mas por espaços livres e verdes permeados por vias de pedestres. A tradicional rua-corredor deixaria de existir, pois só permite chegar luz e ar a uma pequena parte da moradia, sendo assim inadequada à nova cidade. Também é apresentada a grande vantagem de se utilizar

novos e modernos meios de transporte coletivos, como o ônibus e o metrô, que eliminariam a necessidade do automóvel para realizar atividades cotidianas.

Le Corbusier aborda ainda a questão da propriedade do solo ao descrever como, de um lado, “a escala de trabalho a empreender com urgência para organização das cidades, e de outro o estado infinitamente parcelado da propriedade territorial, são duas realidades antagônicas” (LE CORBUSIER, 1993:s/p), indicando a urgência de subordinar o interesse privado (diferente do interesse do indivíduo) ao interesse coletivo, colocando todo o solo à disposição da sociedade. Martins (1992:203, tradução nossa) assegura que, portanto, “sua oposição não é à propriedade e sim a uma de suas modalidades, marcada pelo arcaísmo e diretamente ligada a sua esfera de atuação. Ele se opõe aos privilégios do proprietário na medida em que estes ‘se opõem à transformação da cidade’,” entendendo que somente o solo livre possibilitaria as alterações necessárias para a realização do projeto moderno de cidade.

I.1.1.6. A Habitação como Geradora de Cidade ou o Projeto Moderno de Cidade

Se a trágica condição do homem moderno está na falta de uma morada, sendo o não habitar o caráter essencial da vida metropolitana, a tarefa primordial da arquitetura e do urbanismo modernos será a procura em conciliar o homem e a paisagem, o homem e a cidade. (ANDRADE, 1992:37).

O estudo dos percursos de diferentes arquitetos, estudiosos e urbanistas ao longo da história do século XIX e início do século XX nos possibilita estabelecer pontos comuns entre as diversas abordagens consideradas modernas e as propostas precedentes desde a Revolução Industrial inglesa, que também fizeram parte da conformação do movimento moderno. Essas propostas urbanísticas tinham em comum a busca por aplacar os resultados negativos da divisão social do trabalho representada pelo dualismo cidade-campo – tais como o adensamento das áreas urbanas sem que fossem adequadamente atendidas as necessidades sociais da população – determinando o desenho de planos urbanos exaustivamente detalhados, cujas características se assemelham e se diferenciam conforme os ideais particulares de seus autores.

A indústria assume, ao mesmo tempo e paradoxalmente, o papel de causadora da desestruturação urbana e o de possível reabilitadora das cidades. Com ela o núcleo medieval se desestabiliza, o ambiente é degradado e a população trabalhadora é submetida a condições sub-humanas; com ela uma nova cidade pode se configurar, ordenada, eficiente e humanizada.

A libertação do trabalho figura nas utopias de vanguarda como objetivo político, “a promessa de libertação da máquina deve emanar de uma imaginação do futuro cuidadosamente controlada”

(TAFURI, 1985:45). No século XX as cidades deverão realizar sua própria revolução industrial: “não basta empregar sistematicamente os materiais novos, aço e concreto, que permitem uma mudança de escala e de tipologia; é preciso, para obter a eficácia moderna, anexar os métodos de standardização e mecanização da indústria” (CHOAY, 2007:20).

Dentre os projetos urbanos modernos que buscaram superar a metrópole industrializada muitos se apresentaram como propostas antiurbanas, na medida em que se localizavam fora do espaço urbano pré-existente, podendo ser interpretadas como uma tentativa de superar no próprio plano a separação entre cidade e campo. É o caso da cidade-jardim inglesa e das *Siedlungen* alemãs, por exemplo. Já a cidade moderna discutida nos CIAM assume o ideal de superar o antigo dualismo cidade-campo no próprio ambiente urbano, apostando no desenvolvimento conjunto de indústria e natureza quando submetidas ao plano, embora, muitas vezes, buscando reconstruir totalmente o tecido urbano existente, realizando o que a crítica posterior convencionou chamar de “tábula rasa”.

A circulação é entendida como uma função que interliga as demais funções urbanas, sem a qual se entende que a cidade moderna não funciona. A rua antiga se tornara ineficaz diante do enorme fluxo de veículos após a Revolução Industrial, posto que não fosse dimensionada para acolher automóveis e pessoas, que passaram a disputar espaço de passagem, o que indica que a abolição da rua-corredor não tinha caráter unicamente sanitaria. As modernas vias amplas, ortogonais e hierarquizadas garantiriam a eficiência do plano, ao mesmo tempo em que o aperfeiçoamento dos meios de transporte otimizaria o uso destas vias e, conseqüentemente, de toda a cidade.

A questão higienista abordada desde a primeira metade do século XIX refletiu-se na cidade moderna do século XX com a proposta de desaparecimento da antiga implantação das moradias lado a lado ao longo das vias. O urbanismo moderno apostava em casas individuais isoladas em amplos lotes cultiváveis ou ainda grandes edifícios multifamiliares elevados do solo e distantes uns dos outros, permitindo a passagem de luz e ar e cuja implantação se dava em uma grande superfície verde, que servia como pano de fundo para o desenho de todo o plano.

Embora haja tantos pontos comuns entre os projetos desenvolvidos no período seguinte à Revolução Industrial e aqueles conhecidos como parte do Movimento Moderno já no início do século XX, a grande questão que perpassa as propostas de ambos os momentos e que conecta arquitetura e urbanismo em um mesmo pensamento, ou seja, aquela que é a base da cidade moderna e se confirma como razão social da arquitetura é a habitação. Aymonino assegura (1972:52) que “se é que a cidade nova não pode ser prefigurada em seu conjunto, se formará mecanicamente

no tempo, à medida que estejam resolvidas as necessidades de alojamento: a residência moderna condicionará até transformar a cidade moderna”.¹⁹

A moradia é assim assumida no urbanismo moderno como fator fundamental para a reorganização da cidade, o mínimo elemento habitável a partir do qual naturalmente se estabeleceriam as demais funções urbanas. “Construir para o maior número a menores custos obriga a reduzir ao mínimo a superfície do alojamento” (LAMAS, 1993:338).

A célula não é apenas o primeiro elemento da cadeia de produção, mas também o elemento que condiciona a dinâmica dos agregados de construções. [...] Enquanto reprodutíveis ao infinito (tipos), encarnam conceitualmente as estruturas primeiras de uma cadeia de produção [...]. (TAFURI, 1985:71).

Ao reduzir-se ao mínimo espaço habitável a residência, também é possível prever os equipamentos e serviços de primeira necessidade que complementam a função da moradia e localizá-los na unidade de vizinhança ou no bairro. Escolas, hospitais, bibliotecas, quadras de esporte e salas de espetáculo, entre outros serviços, figuram nos diversos programas de cidades-modelos, sempre próximos às habitações onde os moradores pudessem empregar seu tempo livre e desenvolver-se física, cultural e socialmente.

Lamas (1993:338) afirma que “é através da pesquisa habitacional que são experimentadas as novas morfologias e tipologias urbanas”, pois o agrupamento de moradias, os serviços de todos os tipos e também as vias de circulação locais conformam o bairro, a principal estrutura da cidade moderna.

A pesquisa sobre a residência não termina na escala da moradia, mas prolonga-se na escala do bairro, e leva a individualizar outros elementos funcionais que compreendem certo número de moradias e certo número de serviços: as unidades de habitação - mínimo elemento projetável da cidade. (BENÉVOLO, 1983:644).

Ainda conforme Lamas (1993) o conceito de bairro foi estudado de forma mais ampla pelos arquitetos modernos do que as unidades de vizinhança, devido principalmente a uma ausência parcial de arquitetos anglo-saxões nos primeiros CIAM. Negrelos (1998:45) diferencia os conceitos considerando o bairro “como âmbito mais complexo interiormente que se articula com uma animação citadina, que não tem limites precisos pré-estabelecidos senão aqueles que a própria coletividade estabelece”, enquanto as unidades de vizinhança, como já descrito anteriormente, admitem o controle de suas dimensões e número de habitantes, além de apresentarem um caráter de autossuficiência com relação ao plano urbano geral. Os dois termos, porém garantem a compreensão de um determinado espaço residencial como ambiente onde equipamentos e serviços de primeira necessidade são integrados à moradia, servindo a um certo número de habitantes.

¹⁹ Estudiosos como Engels discordavam desta afirmação, propondo justamente o oposto, ou seja, que a alteração da sociedade garantiria a solução da questão habitacional.

Tanto bairros quanto unidades de vizinhança admitem desde os primeiros projetos de cidades utópicas as tipologias da aglomeração de casas unifamiliares com pouca altura e da disposição de apartamentos em edifícios coletivos, sempre associando as unidades residenciais a um número suficiente de equipamentos, conforme a população moradora, às vezes no mesmo grande edifício, conformando a tipologia das unidades de habitação.

"A arquitetura moderna é a busca de um novo modelo de cidade", afirma Benévolo (1983:615). Esta suposição se confirma diante da enorme importância dada pelos arquitetos modernos ao projeto da moradia, que, como apontava Le Corbusier, pertence ao campo de trabalho da arquitetura, enquanto o quarteirão, a rua, o bairro e a cidade onde esta moradia estará pertencem ao campo do urbanismo, ratificando suas pretensões de que arquitetura e urbanismo deveriam ser indissociáveis.

I.1.2. Projetos de Cidades No Brasil

Para tratar do projeto moderno de cidade no Brasil, consideraremos a urbanização ocorrida a partir de finais do século XIX, dado o aumento populacional urbano naquele momento devido principalmente a dois fatores: a) à propaganda liberal republicana (FAORO, 2001) atrelada à urbanização como símbolo do ideal modernizador para a sociedade brasileira, diante do qual, entre outros aspectos, passou-se a repelir tudo o que representasse a antiga ordem colonial, sugerindo a construção de novas capitais para os estados; e b) às atividades relacionadas à produção do café, com consequente ampliação das necessidades a serem contempladas pelos núcleos urbanos, em especial nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, mais diretamente vinculados à produção cafeeira.

Desde meados do século XIX o Brasil teve sua economia estabelecida majoritariamente na exportação do café, atividade que após 1889 corresponderia a mais de 50% de toda a movimentação do capital nacional. A metade do século XIX marcaria a constituição de uma nova classe que se origina da necessidade de abastecimento do mercado de consumo no Rio de Janeiro, responsável por configurar uma atividade econômica de certa importância, bem como um grupo de empresários comerciantes locais. Muitos desses, com capital acumulado, passaram a interessar-se também pela produção do café ocasionando que diferentemente dos empresários açucareiros, os do café dominassem o setor desde a produção até a comercialização. Esses produtores-comerciantes caracterizavam-se pelo incentivo à imigração em substituição ao escravismo e seriam os principais responsáveis pelo avanço da cultura do café – por volta de 1870 a atividade cafeeira estaria

estabelecida também em São Paulo e Minas Gerais –, portanto com grande prestígio no cenário da economia nacional. Logo o grupo perceberia a importância de ter “o governo como instrumento de ação econômica” (FURTADO, 2003:122), condição que teria seu ápice após a Proclamação da República com crescimento do poder político-financeiro dos cafeicultores e outros membros da classe associados à agroexportação, estabelecido nas bases da “Política do Café com Leite”.

Assim, desde 1898 representantes dos estados de São Paulo (mais poderoso economicamente principalmente devido à produção de café) e Minas Gerais (maior contingente eleitoral do país à época e produtor de leite) revezaram-se na presidência do Brasil com o apoio das elites agrárias dos outros estados, o que tornava o Estado brasileiro bastante frágil, submetido ao controle de uma oligarquia agrária. Essa elite agroexportadora, estabelecida também na cidade, coordenaria obras urbanísticas calcadas principalmente em melhoramentos para as áreas centrais e na construção de novas capitais estaduais imbuídas do espírito modernizador da nova ordem, sobrepondo-se a quaisquer aspectos que remetessem aos períodos políticos anteriores.

Em 1929 a crise vinculada à quebra da Bolsa de Valores em Nova York desmantelaria a economia mundial, não sendo a brasileira uma exceção. O preço do café, produto no qual se baseava economicamente a República Velha, baixou mais de 60% no mercado internacional e a queda da exportação levou a efeitos como superprodução interna, redução de salários, diminuição do poder de compra e uma conseqüente queda no tímido comércio então existente no Brasil. O momento de crise político-econômica levou à formação da Aliança Liberal, união firmada entre os estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba que em 1930 toma o poder, destituindo o governo das oligarquias.

A Revolução de 1930 marcaria o início de novo momento político, em que o café e as elites agrárias ainda eram importantes para o quadro sociopolítico nacional, dividindo, porém espaço com novas classes que se não detinham poder econômico, eram fundamentais para as bases políticas do novo governo. Ao mesmo tempo, outros setores econômicos seriam estimulados, com destaque para a indústria, incentivada, entre outras formas, através da destinação do excedente de lucro que era gerado pelas produções agrícolas para o incremento industrial e pela implantação de indústrias de base pelo próprio Estado como suporte ao desenvolvimento. À proposta de desenvolvimento industrial, se aliaria um forte sentimento nacionalista que “implicava no desejo de independência política e econômica das potências internacionais, ao mesmo tempo em que se buscava uma atualização com a vanguarda internacional paralela à utilização de matéria prima regional na produção cultural” (MARTINS, 1987:120). A articulação entre industrialização e nacionalismo se denominou Nacional-Desenvolvimentismo, implicando na constituição de novos núcleos urbanos vinculados às indústrias estatais bem como na expansão do território em direção ao interior.

I.1.2.1. Quadro latino-americano

Alguns autores como Richard Morse e Adrián Gorelik destacam a importância de se compreender o processo de urbanização dos países latino-americanos como parte de um único processo, associando a formação das cidades em cada um deles a diversos fatores análogos. Conforme Morse (1970:13,14), é possível considerar duas etapas comuns na história urbana dos países da América Latina: a primeira coincide *grosso modo* com o período colonial e corresponde a uma fase centrífuga, “em que cidades espalharam caçadores de fortunas e posição social pelas terras e pelas minas” e o poder tendia a passar para os latifúndios; a segunda, por sua vez, é vista de forma aguda a partir da década de 1940 e caracteriza uma fase centrípeta, “com as migrações em massa das zonas rurais e proliferação das favelas, *barriadas* e *villas miserias*”, embora algumas cidades tenham tido crescimento rápido e contínuo já desde finais do século XIX, “quer tenham ou não sido imãs para os imigrantes de além-mar como foi o caso de São Paulo e Buenos Aires”.

O autor enumera traços comuns na história da urbanização dos países latino-americanos durante o período colonial: 1) a colonização foi admitida como um empreendimento urbano, tomando “o núcleo municipal [como] o ponto de partida para a ocupação da terra, ao contrário da cidade da Europa ocidental, que correspondeu a um movimento de energias econômicas abandonando a agricultura rumo à transformação e a distribuição”; 2) “[...] a escolha dos sítios urbanos foi frequentemente arbitrária, mal orientada ou ditada por considerações passageiras,” sendo comum “o abandono ou transferência de cidades”; 3) “[...] um primeiro momento de democracia social foi seguido pela consolidação de uma oligarquia baseada na posse da terra e na prioridade da data de chegada”, sobrepondo-se a governos centralizados enfraquecidos; 4) “as redes urbanas desenvolveram-se debilmente”, havendo certo isolamento entre as diversas cidades e maior ligação com as metrópoles europeias; e 5)

a continuidade das instituições dos processos municipais foi ameaçada pelo deslocamento do patriciado urbano para seus domínios rurais, [...] e as cidades tenderam a tornarem-se apêndices do campo, com exceção dos grandes centros privilegiados da burocracia e do comércio. [...].(MORSE, 1970:11).

O autor indica também algumas das principais razões e manifestações do crescimento centrípeta das grandes cidades da América Latina desde finais do século XIX, cujo ápice ocorreria na década de 1940:

o papel político cada vez mais importante da cidade, completando suas funções administrativas coloniais; a sua função de foco ou ponto mediador para o contato comercial e ideológico com países estrangeiros; a atração da aristocracia rural pela residência urbana e a participação em atividades políticas, empresariais e administrativas; o papel do espírito urbano liberal e ‘racional’ no sentido de comercializar, especializar e dar cunho técnico à agricultura, [...]; a construção de

uma rede de estradas de ferro e de rodagem abrindo-se em leque a partir da metrópole; a atração maciça de imigrantes e o processo diferencial de assimilação dos nacionais e dos estrangeiros; o cosmopolitismo urbano, como disposição de espírito que aguça a sensibilidade dos artistas e intelectuais no sentido de definir a identidade cultural da sua região e do seu país; o papel da cidade como gerador de forças econômicas. (MORSE, 1970:20).

O número de imigrantes e migrantes atraídos para as grandes cidades da América Latina, em fins do século XIX e início do XX, de modo geral superava a capacidade de criação de empregos estáveis nos núcleos ainda atrelados às grandes propriedades rurais. Assim, ao contrário do que ocorreu no restante dos países ocidentais, nos países latino-americanos a urbanização foi – precisou ser – mais rápida que a industrialização. Os núcleos urbanos aqui se desenvolveram mais como centros burocráticos, comerciais e culturais, não atrelando seu crescimento e modernização às necessidades geradas pela industrialização como ocorrera na Europa Ocidental, sendo São Paulo, segundo Morse (1970:295) “a mais notável exceção ao padrão latino-americano”, com atração de indústrias desde a década de 1890, associada a um processo de urbanização, embora ainda regado pelo capital agrário.

No que se refere à modernização, Gorelik (In MIRANDA, 1999:58,59) a entende como “os processos duros de transformação, econômicos, sociais, institucionais [...], aqueles processos duros que continuam transformando materialmente o mundo”, dissociada da industrialização e percebida como processo resultante da modernidade – “*ethos* cultural mais geral da época, como os modos de vida e organização social que vêm se generalizando e se institucionalizando sem pausa desde sua origem racional-européia nos séculos XV e XVI”. Nota-se que para o autor, a própria colonização do território latino-americano e o posterior desenvolvimento desses núcleos, já republicanos, se deram de modo moderno e foram orientados de forma a produzir “homens social, cultural e politicamente modernos”. Para essa constatação Gorelik (In MIRANDA, 1999:55) utiliza ainda a visão de Domingo Faustino Sarmiento²⁰ de que “a cidade é a modernidade e a civilização por definição [...]. A cidade, como conceito, é pensada como o instrumento para chegar a outra sociedade – a uma sociedade precisamente moderna” – e, portanto, falar do moderno na América Latina é falar da cidade latino-americana e entendê-la como “o produto mais genuíno da modernidade ocidental”.

Apoiando-se ainda em Bernardo Secchi²¹, Gorelik (In MIRANDA, 1999:60) aponta para a existência de um período dentro da lógica da cidade moderna caracterizado pelo crescimento e pela expansão ilimitada, com ““concentração do trabalho na fábrica, da população na cidade, do domínio numa classe””, ao qual denomina “ciclo progressista”, cuja crise dos próprios parâmetros se dá por volta da década de 1970. Dentro do “ciclo progressista”, o autor aponta três momentos que demonstram o progresso ou a expansão em seu máximo desdobramento na América Latina: “o

²⁰ SARMIENTO, Domingo Faustino. *Obras completas*. Buenos Aires: Editorial Luz del Día, 1953. t.XLII. p.225.

²¹ SECCHI, Bernardo. Le condizioni sono cambiate, 1984. In: *Un progetto per l'urbanistica*. Turim: Einaudi, 1989.

momento da ‘modernização conservadora’ de finais do século XIX, o das vanguardas dos anos trinta e o do desenvolvimentismo dos anos cinquenta e sessenta” (GORELIK In MIRANDA, 1999:61), que coincidem, de certo modo, com a fase apontada por Morse como aquela de adensamento populacional e posterior crescimento centrípeto das cidades latino-americanas, observados desde o final do século XIX e exacerbados na década de 1940.

Os Estados liberais latino-americanos, no final do século XIX, caracterizam o momento de “modernização conservadora” ao reagirem contra o crescimento espontâneo das cidades, entendido como precursor de desordem e destruição das estruturas sociais. Tomando como princípio conter a expansão se vêem obrigados a negar a própria identidade liberal, o *laissez-faire*, e protagonizam obras urbanísticas, que por um lado contém o crescimento desorganizado e, por outro, dão início a um novo espaço urbano, uma nova expansão.

São exemplos de intervenção urbanística em finais do século XIX o *boulevard* circular, uma tentativa de controle da expansão urbana, que funcionou “ao mesmo tempo, como modo de distribuição idealmente equivalente do território urbanizável e como propulsor do novo ciclo de especulação que terminaria por superá-lo uma vez ou outra”; o parque público, local da elite tradicional por excelência, porém gerador de novos hábitos urbanos e novas formas de socialização que incluíam diferentes estratos sociais; e o traçado ortogonal, “marca da vontade política do Estado de guiar a expansão e que, ao fazê-lo, atuou como via de propagação do espaço público a toda a cidade, e meio de integração potencial dos novos setores populares no coração urbano” (GORELIK In MIRANDA, 1999:63).

Assim se gesta o território público da expansão e, sobre ele, o ideal de uma relação orgânica entre modernidade e modernização, entre determinados tipos de espaço público urbano e modalidades da cidadania. Centros cívicos, *boulevards*, perspectivas com fachadas contínuas classicizantes, monumentos republicanos, parques: artefatos produzidos pelo discurso político e urbanístico moderno, que se propõe a reformar a cidade através de um modelo de intervenção confiante em sua capacidade de garantir a passagem de uma sociedade tradicional a outra moderna. (GORELIK In MIRANDA, 1999:63).

O segundo momento do ciclo progressista, conforme Gorelik (In MIRANDA, 1999:65), começa ainda nos anos 1920, mas se fortalece e toma corpo na década de 1930 com a construção do “Estado nacionalista benfeitor que surge da reorganização capitalista pós-crise” e dá condições à atuação da vanguarda, que agora, porém, não assume a posição destrutiva característica de sua formação, mas ao contrário, tem a tarefa de construir o futuro da sociedade, economia e cultura nacionais. Essa compreensão do papel diferenciado das vanguardas “é o que permite entender a partir de uma nova perspectiva a tensão existente entre arquitetura moderna e Estado nos anos trinta na América Latina, como momento construtivo por excelência”.

O território americano não foi só o lugar da carência (de sentido de lugar, de história, de tradição): também, e justamente por isso, foi o lugar onde o novo podia emergir puro.

[...]

Aqui não se podia propor a tabula rasa, porque o problema local por excelência era a tabula rasa: não havia um passado acadêmico para aproveitar e reciclar, mas um vazio a preencher, o que explica o salto sem mediações, por cima da história, endereçado aos mitos de origem, para inventar um passado para uma ‘comunidade nacional’ que dele necessitava para formar-se como tal. (GORELIK In MIRANDA, 1999:64,67).

Não se deve concluir, porém, aponta Gorelik (In MIRANDA, 1999:64,65) que “tenha ocorrido o típico mal-entendido transculturador [*sic*], no qual se ‘importa’ deslocando em tempo e significado os conteúdos ‘reais’ das vanguardas”. O fato assinalado pelo autor é que “a América Latina, o Sul, [...] foi o lugar onde a construção, mais do que possível, era inevitável”, assumindo o papel possibilitado pela dialética da vanguarda de Benjamin, que conectou a vanguarda artística, de caráter devastador, “com a cidade modernista, definida por sua construtividade.”

Essa construtividade explica o apelo ao Estado, característica decisiva nas duas vanguardas arquitetônicas e urbanas mais importantes da América Latina, a brasileira e a mexicana²², ainda mais que em nenhuma outra parte a arquitetura de vanguarda foi arquitetura de Estado. (GORELIK In MIRANDA, 1999:66).

O terceiro momento do ciclo progressista, o desenvolvimentista, leva consigo o princípio da revisão da vanguarda e tem como seu elemento simbólico a construção de Brasília.

Nunca antes a modernidade urbana presidiu de tal modo – de modo tão ideológico e prescritivo – a modernização. E nunca antes o Estado havia assumido de modo tão completo o conjunto das tarefas culturais para produzir a transformação social: se no fim do século XIX encontramos um Estado que entronca no ciclo expansivo apesar de si mesmo (a modernidade aparecia ali como figura de ordem que devia controlar a modernização); e se nos anos trinta a entente vanguarda/Estado se produz nos fatos (a modernidade vanguardista como construtora de identidade para conduzir a uma modernização nacional empreendida pelo Estado); no desenvolvimentismo, o Estado vai reunir toda a tradição construtiva, incorporando em seu seio a pulsão vanguardista: o Estado se torna institucionalmente vanguarda moderna e a cidade, sua picareta modernizadora. (GORELIK In MIRANDA, 1999:67).

Nos anos 1950 a América Latina figura no Ocidente como *lócus* da possibilidade de implantação da modernização, possibilitando a concretização do ideal da planificação. Esperava-se através do plano evitar e eliminar os problemas sentidos pelos países europeus e Estados Unidos desde o pós-guerra. É possível afirmar que o Estado assume o papel de vanguarda no controle da modernização, numa tentativa de recuperar esta função perdida pelas demais sociedades dos países ocidentais e entendendo novamente a cidade como criadora de uma sociedade moderna. Nos anos

²² Uma tentativa de comparação entre a produção de conjuntos de habitação popular entre as décadas de 1930 e 1960 no Brasil e no México, tomando como base seu entendimento como projeto moderno de cidade foi realizada em nosso trabalho apresentado no “IV Seminário Internacional Brasil-Argentina-México” realizado em Uberlândia-MG em 2012.

1970, porém, o ideal do plano passa a ser refutado nos países ocidentais, bem como o ideário de crescimento e expansão e, com ele, a cidade moderna. Também na América Latina, encerrando o ciclo progressista, a planificação desenvolvimentista é criticada, nem tanto pela imposição do modernismo, mas pela imposição política, pela crença de que não era possível confiar a reforma e a planificação sociais ao Estado.

I.1.2.2. Quadro Brasileiro

Assim como os demais países da América Latina, ao contrário do que acontecera na Europa, durante o século XIX não ocorreu no Brasil um desenvolvimento técnico-industrial evidente, processo que ocorreria somente em finais daquele século e início do século XX. Assim sendo, os males que afligiam as cidades europeias naquele momento, em especial as inglesas, devido à industrialização e reorganização urbana, com aumento demográfico e degradação do ambiente, incutindo nos profissionais o germe dos projetos de cidades e sociedades modernas, não ressoavam ainda nos núcleos urbanos brasileiros.

Como salientado por Morse (1970), as cidades brasileiras eram, à exceção da capital Rio de Janeiro, ainda pouco populosas e caracterizavam-se como apêndices da economia agrária, fosse de culturas como a cana-de-açúcar e, depois da metade do século XIX, o café, fosse da criação de animais ou ainda da atividade mineradora. Mesmo na capital, que tivera maior desenvolvimento após o estabelecimento da família real portuguesa no Brasil em 1808, quando ocupou uma posição economicamente favorecida em relação às demais cidades brasileiras, inquietações quanto ao mau funcionamento do núcleo urbano e posteriores propostas de soluções para os problemas encontrados, faziam sentir-se somente em finais do século XIX, tal como em outras aglomerações. Outro fator ainda quanto a pouca movimentação no campo do projeto urbano é ressaltado por Andrade (1992:100):

na Colônia e Império o desenho urbano não carecia acentuar uma diferença entre as classes sociais que a sociedade já estabelecia juridicamente, pois então os cidadãos não eram iguais perante a lei. É a partir do aparecimento do regime de trabalho livre que as cidades expressarão, em sua morfologia e estrutura, as diferenças entre as classes sociais, pois nelas, ao menos teoricamente, todos os cidadãos são iguais perante a lei. Com a República serão aplicadas nas cidades brasileiras as estratégias de segregação espacial e esquadrinhamento do espaço urbano, assim como de confinamento dos corpos.

Em fins do século XIX as preocupações recaíam sobre o superpovoamento urbano ocasionado principalmente pelo fim da escravidão, que permitiu aos ex-escravos se estabelecer nas

cidades, e, especificamente nos estados em que se desenvolveu a economia cafeeira pelo aumento do número de imigrantes destinados a trabalhar nas lavouras de café em substituição à mão-de-obra escrava, que acabavam em parte ficando nos núcleos urbanizados, o que contribuiu para a notória precariedade das condições sanitárias, até então menos visíveis.

É evidente a similitude entre estes fatores e aqueles que suscitaram os processos de planejamento socioeconômico e urbanístico na Europa pós-Revolução Industrial; contudo, é preciso salientar que as causas que levaram a estas condições são divergentes: no caso europeu, a transformação dos núcleos existentes em cidades industriais e, no caso brasileiro, o crescimento da atividade cafeeira e do poder das oligarquias agrárias, marcante principalmente em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, e ainda a propaganda republicana, motivando aspectos de representatividade da nova ordem, que incluíam as novas capitais estaduais. Foi comum, porém, devido às similaridades das condições urbanas, que os profissionais envolvidos com as obras de urbanização, que naquele momento significavam a remodelação ou a adequação dos núcleos urbanos com padrão ainda colonial às novas necessidades, importassem da Europa os exemplos lá implantados e os adaptassem às condições locais, projetando nas obras urbanísticas as aspirações políticas e econômicas da elite agrária e confirmando o que Gorelik (In MIRANDA, 1999) chama de "modernização conservadora".

Já nas primeiras décadas do século XX, na Europa, a preocupação novamente recaía na construção de cidades ou setores urbanos capazes de solucionar a questão da falta de moradias, neste caso não apenas devido aos processos de industrialização, mas principalmente devido aos inúmeros desabrigados após a Primeira Guerra Mundial. No Brasil, a partir de 1930, ao mesmo tempo em que importava criar um novo país expresso na indústria e no homem brasileiro, também o alojamento operário seria abordado de maneira mais efetiva pelo Estado. Os projetos urbanísticos refletiriam a proposta nacional-desenvolvimentista na construção de novas cidades, e tanto a expansão da urbanização para o interior do território brasileiro quanto a criação de indústrias estatais protagonizariam a proposição de novos núcleos urbanos, cujas referências mais uma vez viriam da discussão internacional sobre a cidade moderna.

Algumas das principais referências utilizadas pelos profissionais brasileiros nos planos elaborados, tanto para as obras de embelezamento e sanitarismo das cidades existentes quanto para as novas cidades, vieram dos projetos de construção de Washington e de reconstrução de Paris e Viena. Outra referência pioneira viria da cidade-jardim inglesa, desenvolvida por Ebenezer Howard e do subúrbio-jardim inglês de Unwin e Parker, bem como do modelo americano de Perry, Stein e Wright; mais alguns anos se passariam até que os conceitos do urbanismo racionalista dos CIAM fossem recebidos pelos profissionais brasileiros através de periódicos, livros e intercâmbio de profissionais. Deste modo, como aponta Correia (1999:02) "as teorias europeias desenvolvidas em

resposta à modernização chegaram ao Brasil antes que a modernização acontecesse” de fato; modernização que aqui entendemos como em Morse (1970), relativamente à urbanização resultante das necessidades impostas pela industrialização das cidades.

Desse modo, o quadro exposto anteriormente é fundamental para a compreensão do processo de urbanização brasileiro, que, como apontam Morse e Gorelik, diferencia-se amplamente – assim como nos demais países latino-americanos – daqueles processos originados nas práticas do capitalismo industrial, conformadores dos núcleos urbanos na Europa Ocidental no período pós-Revolução Industrial, que lá impulsionariam os projetos de cidades modernas.

O Brasil vê-se forçado a importar técnicas que caracterizam o capitalismo industrial de sociedades que conjuntamente com essas técnicas desenvolveram organizações sociais e hábitos mentais. Mas atitudes mentais e formas de estrutura social não podem ser trazidas de fora e incorporadas como se fossem máquinas ou estradas de ferro. (MORSE, 1970:299).

A manutenção das estruturas sociais e do pensamento tradicional seria apontada por diversos autores como característica fundamental do processo de urbanização brasileiro. Conforme Furtado (2003:III) “a situação periférica” do país associada à “reprodução de grandes assimetrias sociais” prejudicaram a difusão do progresso técnico e conseqüentemente, dificultaram a apropriação do “movimento de transformação capitalista”. Entendemos esse “movimento de transformação capitalista” tal como a modernização apontada por Campos (2002:25) que “resumiria as múltiplas transformações sociais, econômicas, demográficas, culturais, comportamentais, institucionais e políticas que acompanham o processo de implantação do modo de produção capitalista e as novas realidades e relações resultantes”.

Nesse sentido, a definição de Campos (2002) se distancia um pouco daquela de Gorelik (In MIRANDA, 1999), em que a modernização é percebida unicamente como uma transformação material e dissociada dos processos de industrialização – que compreendem o modo de produção capitalista –, mas igualmente seria resultante da modernidade, entendida em Campos (2002) como realidade atingida através de reformas estruturais capazes de inserir na sociedade o modo de produção capitalista. Para o autor, no entanto, o Brasil não experimenta a modernidade e sim uma “vontade modernizadora”, processo que “pretende alcançar estágio semelhante de desenvolvimento sem passar por indispensáveis transformações na base social” (CAMPOS, 2002:25). Dessa modernidade inalcançada resultaria um processo de modernização urbana brasileira “parcial e excludente”, uma aspiração ao moderno que tentou implantar o urbanismo modernizador num quadro que, contudo, mantinha inalterada a estruturação social, compreensão que é fundamental para o desenvolvimento de nossa pesquisa.

Leme (In LEME, 1999:21) afirma que no período que vai desde os últimos anos do século XIX até a década de 1960, que corresponde ao período de crescimento centrípeto de Morse e ao “ciclo

progressista” destacado por Gorelik na América Latina, se configuraram duas linhas de planejamento urbano no Brasil, uma iniciada “nos planos de melhoramentos que, em seguida se ampliaram para o conjunto da área urbana [...]” e outra “que tem origem no movimento modernista e se difunde com os congressos do CIAM”.

O citado intervalo entre finais do século XIX e meados do século XX é ainda dividido por Leme (In LEME, 1999) em três períodos de urbanização com características distintas. O primeiro se inicia em 1895, com a elaboração do projeto para Belo Horizonte, que a autora considera a primeira cidade planejada no país – posição assumida também em nosso texto –, e se estende até 1930, sendo caracterizado pelas propostas e realizações de melhoramentos urbanos pontuais sobre as cidades já existentes, como obras de saneamento, abertura e regularização de vias. O enfoque destas realizações recai principalmente sobre as condições sanitárias nos núcleos urbanos, sobre os problemas recorrentes da circulação nas ruas coloniais despreparadas para o tráfego de veículos e, ainda, sobre a questão do embelezamento do espaço urbano. Esse período corresponde ao momento descrito por Gorelik (In MIRANDA, 1999) como de “modernização conservadora”, o primeiro do ciclo progressista na América Latina.

O segundo período sugerido por Leme (In LEME, 1999) vai de 1930 a 1950 e é marcado pela elaboração de projetos que tem por objeto o conjunto da área urbana à época, com uma visão de totalidade que possibilitava maior articulação entre os diferentes setores urbanos²³. É nesse momento que Leme considera a consolidação do urbanismo como disciplina autônoma no Brasil. Também este segundo período se assemelha ao segundo momento proposto por Gorelik (In MIRANDA, 1999), o das vanguardas, quando o Estado terá participação ativa na criação de novas cidades e núcleos operários ligados às indústrias estatais.

O terceiro período proposto pela autora se estende desde 1950 até 1964, quando têm início os planos em escala regional. Vale destacar que em 1950, 36,2% da população brasileira viviam em cidades e que a partir de então este número cresceria ano a ano, em proporções muito superiores às encontradas até aquele momento (SCHIFFER In Deák & Schiffer, 1999). O marco de finalização deste período é a criação do SERFHAU em 1964, órgão governamental que concentraria os projetos de arquitetura e urbanismo. Aqui se nota uma correspondência temporal ao terceiro momento do ciclo progressista de Gorelik (In MIRANDA, 1999), o desenvolvimentismo, mas em termos conceituais os temas apresentados pelos autores se diferenciam sem, contudo, excluir-se mutuamente.

Descreveremos a seguir alguns dos projetos que consideramos mais relevantes na história do urbanismo no Brasil devido aos conceitos utilizados na sua elaboração, facilmente identificados como pertencentes ao ideário nacional de sua época e como reverberações do diálogo internacional

²³ LEME (1999) aponta, porém, que os planos de saneamento elaborados no período anterior, em particular os do engenheiro Saturnino de Brito, já apresentavam esta visão mais geral da cidade.

quanto ao planejamento urbano. As propostas serão separadas em dois temas que se aproximam da divisão feita por Leme e Gorelik²⁴: os primeiros projetos apresentados abrangem obras baseadas nos princípios do sanitarismo e do embelezamento, realizadas entre o final do século XIX e o início do século XX; o segundo tema, por sua vez, contempla projetos de cidades caracterizados como planos gerais, em que se pode perceber o enfoque sobre a industrialização e a representatividade do núcleo urbano como parte da nação brasileira.²⁵

I.1.2.3. Sanitarismo e Embelezamento

Os projetos urbanísticos realizados em finais do século XIX e no início do século XX no Brasil referem-se especialmente, como já identificamos, à necessidade de melhores condições de higiene e circulação nos núcleos urbanos, conformados originalmente sem um planejamento adequado ao crescente número de habitantes e às novas atividades que se desenvolviam nas cidades. Diferentemente do que ocorrera na Europa, a preocupação quanto ao alojamento da população menos favorecida ainda não estava entre as causas que levariam às reformas urbanas, no Brasil estas se referiam à organização que propunha a elite brasileira, em acordo com seus interesses e soluções específicas, em oposição à preocupação social europeia. Esses projetos carregavam o ideário que procurava estabelecer o lugar dos ricos e o lugar dos pobres, sobretudo nas cidades de Rio de Janeiro e São Paulo, mais intensamente relacionadas à principal atividade econômica da época, o café, e desse modo excluía a maioria da população dos benefícios gerados pelas obras urbanísticas, conferindo às áreas centrais o grau de representatividade conveniente com o poder e a riqueza das elites e expulsando daí os pobres.

Somam-se a estas questões os conceitos de inovação e modernização – que se faria conservadora, conforme Gorelik (In MIRANDA, 1999) – trazidos pela nova ordem liberal republicana, o que implicou na construção de uma série de novas capitais para os estados federados, em busca da confirmação de sua importância política dentro do quadro nacional. Sobre estes primeiros projetos recai a importância de servirem de referência para outros planos, fossem remodelações urbanas ou construções de cidades inteiramente novas.

²⁴ Não faz parte do escopo deste trabalho abordar o terceiro momento de urbanização descrito pelos autores.

²⁵ Salientamos que o caso da cidade de São Paulo será tratado separadamente no Capítulo II.

Belo Horizonte – Aarão Reis – 1897

A nova ordem republicana, bem como o que ela representava, foi acatada pelo estado de Minas Gerais que procurava vincular-se “como um todo à economia nacional e superar a desigualdade entre as diversas regiões mineiras, refreando tendências separatistas das regiões mais prósperas, incorporadas à zona cafeeira” e, para tanto, três medidas foram tomadas pelo governo: “expansão da rede de transporte existente (ferroviária e fluvial); atração de imigrantes europeus e sua fixação em colônias organizadas e tuteladas pelo governo (mão de obra para a cafeicultura - modernização agrária); construção da nova capital” (AGUIAR, 2006:31).

A proposta de mudança da capital de Minas Gerais, há muito cogitada, ressurgiu fortalecida por representar a viabilidade de um projeto pioneiro: a construção de toda uma cidade que, sob a égide da República e seu ideário, se apresentasse como um centro irradiador de progresso e expressão de um novo modelo de vida urbano. (MORAES, 2011:03).

A capital, Ouro Preto, representava o passado e tudo o que fora a ordem colonial, de modo que foi decidida a criação de uma nova cidade capaz de “integrar as varias regiões do estado e promover a modernização regional” (AGUIAR, 2006:31). Em 1892 diante da incerteza quanto ao local de implantação da nova capital, envolvendo interesses políticos conflitantes, o presidente do Estado de Minas Gerais, Afonso Pena, determinou a convocação de uma comissão a ser presidida pelo engenheiro Aarão Reis para escolher a localização ideal. A comissão realizaria um estudo sobre as cinco localidades previamente selecionadas, buscando um local onde pudesse ser erguida a capital com capacidade para 150 a 200 mil habitantes, inicialmente abrigando 30 mil pessoas. Foram designados dois possíveis lugares para a implantação, sendo escolhido pelo Congresso o local denominado Curral D’El-Rey, onde se encontrava o Arraial de Belo Horizonte, para onde se determinou a transferência da capital em um prazo de quatro anos. O local ficava idealmente próximo ao centro do estado e era facilmente acessível por todas as direções, embora circundado por montanhas. A partir de 1894, Aarão Reis inicia a elaboração do Plano para Belo Horizonte, que seria implantado até 1987, quando da inauguração da nova capital mineira.

Dentro de princípios positivistas, Aarão Reis “pretendia construir uma cidade protótipo do urbanismo mais avançado da época, cuja concepção [...] moderna, organizada, com funções definidas e espacialmente localizadas”, seria a base da nova sociedade que desejava constituir (GUIMARÃES In RIBEIRO&PECHMAN, 1996:127). Conforme Leme (1999:222) o projeto para Belo Horizonte resumiria “boa parte da cultura técnica e das preocupações estéticas do século XIX relativas à cidade”, denotando o conhecimento de L’Enfant e Haussmann por parte de seu criador.

Propondo novas condições de vida a Cidade de Minas [Belo Horizonte] transformaria a sociedade mineira. Para viver nos espaços da nova cidade, homens e mulheres deveriam mudar, adquirir novos hábitos, criando novas formas de morar,

circular, se comportar, estabelecendo novas relações sociais e novos laços com o poder, ou seja, transformando-se em cidadãos do novo estado federado. À nova cidade caberia formar esse novo cidadão. (AGUIAR, 2006:60).

O plano da cidade, segundo Guimarães (In RIBEIRO&PECHMAN, 1996:131) era composto por três setores concêntricos: uma zona urbana central, com traçado em tabuleiro rígido, e dividida em seções a serem ocupadas “pelo aparato burocrático-administrativo do governo e por residências de funcionários públicos, proprietários de Ouro Preto e ex-proprietários do arraial”; uma zona suburbana de transição entre campo e cidade, com ruas mais estreitas e quadras menos regulares, mais em conformidade com a topografia, onde se daria a construção de chácaras e casas de campo, além do hipódromo e outras edificações menos nobres, como o reservatório de água; e por fim uma zona rural, para o estabelecimento de núcleos agrícolas que conformariam um cinturão verde que abasteceria a cidade. A região central foi dotada de um bulevar circundante, a Avenida de Contorno, destinado a evitar o rompimento entre a cidade e seu subúrbio.

O plano viário do setor urbano (Figura 17), o mais detalhado pelo engenheiro, foi composto por duas tramas ortogonais superpostas. O tecido de base possuía ruas com 20m de largura e canteiros centrais e se destinava ao tráfego menos intenso, conformando quarteirões quadrados e idênticos. A segunda malha, embora também em tabuleiro de xadrez, configurava quadrados muito maiores e era rotacionada em 45 graus em relação à primeira trama e só então era sobreposta, compondo-se de avenidas amplas com 35m de largura e arborizadas, que cortavam os quarteirões sugeridos pelo tecido de base. A sobreposição das duas tramas destinava-se a remediar quaisquer inconvenientes do traçado em xadrez simples:

a multiplicação dos eixos de direção reduzia as distâncias e evitava deslocamentos em linha quebrada; a variedade de combinações possíveis quebrava a monotonia absoluta do xadrez puro sem alterar a perfeição da figura geométrica global, esta era mesmo reforçada pela operação. (BRUAND, 2002:347).

O traçado, além de permitir a circulação facilitada de veículos, deveria distribuir os diversos sistemas de abastecimento da cidade e proporcionar também maior circulação de ar, demonstrando a preocupação do autor quanto à higiene da nova aglomeração, num momento em que conforme afirma Andrade (1992), obras de embelezamento e saneamento se confundiam nos projetos urbanos brasileiros. De acordo com Guimarães (In RIBEIRO&PECHMAN, 1996) a principal preocupação do projeto eram os problemas técnicos, como abastecimento de água, eletricidade, esgotos e circulação, e em segundo plano figurava a questão estética de formas, linhas, eixos visuais e articulação de setores. Nas artérias diagonais criaram-se perspectivas e marcos, especialmente na conformação de largos, nos encontros de um grande número de vias. Foram previstos jardins públicos, praças e um grande parque, cujo tamanho equivalia ao quadrado formado pelo tecido diagonal, contudo deslocado da trama de avenidas. O projeto do parque se destaca não apenas pela

magnitude, mas pela inspiração europeia, com traçado orgânico e adaptado ao sítio, em contraste com o tecido viário ortogonal. “Sua localização, na área central da cidade, seguia os princípios de salubridade nos quais os parques constituíam o pulmão da cidade, purificando o ar, dando vitalidade aos habitantes e revigorando o organismo social” (MORAES, 2011:04).

“A idéia de ordem e funcionalidade é imprimida ao espaço urbano, bem como a monumentalidade, a simetria e a grandiosidade, simbolizando a autoridade e o poder do governo” (GUIMARÃES In RIBEIRO&PECHMAN, 1996:127). Todo o arranjo urbano é realizado de modo a enfatizar os grandes edifícios públicos, fazendo do poder a grande referência espacial. Segundo Aguiar (2006:103), Aarão Reis associa a “concepção arquitetônica dos edifícios principais ao estudo do traçado das ruas, praças e avenidas, fazendo destes prédios pontos focais, relação com o meio físico permitida por um estudo topográfico minucioso.” Sobre essa questão o autor enumera similaridades entre o plano de Belo Horizonte e o plano de L’Enfant para Washington como o próprio uso de edifícios como focos visuais de longas perspectivas, apontando ainda a existência de avenidas que se irradiam de praças formando *pattes-d’oie*, caso da grande praça circular (14 de Setembro) para a qual convergem 4 grandes avenidas.

Os edifícios do Palácio Presidencial (do Governo), das Secretarias de Estado, Congresso e Palácio da Justiça figuravam no plano junto a diferentes praças: Liberdade, do Progresso e da República, que configuravam um grande conjunto político/administrativo, mas terminaram todos sendo construídos na Praça Liberdade, a única implantada. Os edifícios que compreendiam os poderes municipais ficavam num grande *carrefour* circular na parte baixa da cidade e, portanto, separados do espaço destinado ao governo do estado (AGUIAR, 2006). O cuidado na localização dos edifícios públicos demonstra que a função política era a mais relevante na constituição do plano da nova capital, sendo os aspectos econômico e social pouco discutidos no projeto. A localização da estação ferroviária e do mercado municipal demarcava um setor comercial separado das demais zonas urbanas, havendo na planta uma “Avenida do Comércio” com “visível concentração de lotes destinados aos ex-proprietários de Ouro Preto, comerciantes na época” (GUIMARÃES In RIBEIRO&PECHMAN, 1996:131), porém sendo estas as únicas referências quanto à localização desta atividade no plano.

Caberia ao governo “a responsabilidade pela construção das casas destinadas aos diversos escalões do funcionalismo público” (GUIMARÃES In RIBEIRO&PECHMAN, 1996:132), sendo estas localizadas num setor específico, o Bairro Funcionários. O autor indica a disposição de todas as residências no mesmo espaço, sem separação hierárquica quanto a sua localização, apresentando, no entanto, seis diferentes padrões para as casas conforme a função do servidor, o que identificava o nível social das famílias. Somado a estas considerações, sugeria que ao menos metade da área de cada lote deveria ser ocupada por jardins e hortas.

Críticas recaem sobre o projeto de Aarão Reis pelo fato de ter ignorado completamente o antigo arraial, demolindo o existente e “remodelando o sítio numa clara superação do ‘espontâneo’ pelo racional/projetado” (MORAES, 2011:04). Além disso, a extremada confiança na técnica adotada pelo autor ao projetar as malhas ortogonais sem, contudo, levar em consideração o relevo acidentado e a futura expansão do núcleo urbano, resultou na construção de vias com declividades consideradas altas e que se tornaram relativamente perigosas com a utilização massiva dos automóveis.

A nova capital atrairia grande população, ultrapassando o adensamento previsto em muitas vezes (98% de aumento populacional entre 1950 e 1960) de modo que o plano de Aarão Reis transformou-se no centro da aglomeração e constituiu uma parte mínima da superfície total da cidade (5% aproximadamente) (Bruand, 2002). A ausência de lugar para os trabalhadores logo deu início ao problema da moradia, com a ocupação irregular de terrenos públicos e a construção de abrigos precários, acarretando alterações no projeto original ainda durante a construção.

Figura 17: Planta para Belo Horizonte, 1894. Fonte: ANDRADE, Carlos R.M. *A Peste e o Plano: O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, São Paulo, 1992, vol. II., s/p.

Rio de Janeiro – Pereira Passos – 1903-1906

No início do século XX a cidade do Rio de Janeiro enfrentava graves problemas sociais, decorrentes principalmente de seu crescimento rápido e desordenado. Com o fim da escravidão, grandes contingentes de ex-escravos, além de imigrantes, procuravam alojar-se na cidade em busca de oportunidades de trabalho assalariado. “Entre 1872 e 1890, a população duplicou, passando de 274 mil para 522 mil habitantes” (PEREIRA PASSOS..., 2006). O aumento da população pobre tornava evidente a condição de crise habitacional, posto que a falta de moradias fosse um problema constante na cidade desde meados do século XIX. Na área central multiplicavam-se as moradias coletivas e proliferavam doenças como febre amarela, varíola e cólera, ocasionando que os

engenheiros sanitaristas fossem os primeiros a elaborar um discurso consciente sobre as condições miseráveis em que vivia a população (OSWALDO CRUZ..., 2011).

A estabilidade político-econômica alcançada na presidência de Campos Sales (1898-1902), permitiu a seu sucessor Rodrigues Alves, empossado em 1903, obter créditos no exterior para financiar a remodelação urbanística e o saneamento da capital federal, pontos básicos de seu programa de governo. As condições sanitárias da cidade, que desde meados do século anterior convivia com sucessivos surtos de doenças infecciosas, vinham ameaçando a política de estímulo à imigração, indispensável para o suprimento de mão-de-obra após o declínio do trabalho escravo, e acarretando enormes prejuízos à economia nacional, dado que os navios que atracavam na capital eram submetidos a frequentes quarentenas (OSWALDO CRUZ..., 2011).

Oswaldo Cruz, chefe da Diretoria Geral de Saúde Pública passou a defender a reforma dos serviços de saúde e, já em abril de 1903, deu início à campanha contra a febre amarela e, no começo de 1904, ao combate à peste bubônica. Em 1906, ao encerrar-se o mandato de Rodrigues Alves, a diminuição da mortalidade causada por essas doenças indicaria a eficácia de suas campanhas. A suspensão da lei que determinava a obrigatoriedade da vacinação contra a varíola em fins de 1904, após a Revolta da Vacina, seria sentida em 1908, quando violento surto da doença assolou a capital.

Afora as campanhas em prol da saúde pública foi também durante a presidência de Rodrigues Alves que ocorreu a remodelação urbana do Rio de Janeiro, empreendida pelo prefeito do Distrito Federal, o engenheiro Francisco Pereira Passos. “Apoiada nas idéias de civilização e beleza, de regeneração física e moral, a reforma urbana, tratada como questão nacional, sustentou-se no tripé saneamento, abertura de ruas e embelezamento” (PEREIRA PASSOS..., 2006:04). De modo geral a ação buscava não apenas livrar a capital federal das doenças, mas também impor novos hábitos e atitudes à população através da criação de novos espaços urbanos, amplos e modernos, em referência às grandes reformas realizadas nas cidades europeias, especialmente a Paris de Haussmann. É importante ter em mente que o estado precário da capital atrapalhava eventuais negociações entre o Brasil e empresas estrangeiras, de modo que a reforma efetuada por Pereira Passos interessava aos negócios da elite.

A concepção do Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro se deu cerca de trinta anos antes de sua implementação, quando Pereira Passos dirigiu a Comissão de Melhoramentos da cidade. “As avenidas tornaram-se o principal instrumento da remodelação da cidade, atendendo a dois objetivos: a circulação urbana e a transformação das formas sociais de ocupação dos espaços abertos pelas novas artérias” (PEREIRA PASSOS..., 2006:07).

O plano de reforma previa a abertura de grandes vias de circulação, mais amplas e arejadas, pavimentadas e munidas de canalizações de água, gás e esgotos. O traçado proposto apresentava artérias monumentais que facilitariam as comunicações e romperiam o sistema irregular do tecido

anterior. Dessa forma foram abertas duas diagonais dispostas em “V”, a Avenida Central (hoje Avenida Rio Branco) e a Avenida Mem de Sá, que cortaram o xadrez em clara referência ao princípio haussmanniano da abertura de ruas que se superpunham ao traçado existente, demolindo o que fosse preciso para melhorar a imagem da cidade e desembocando em monumentos dispostos como perspectivas finais (Figura 18). Além dessas avenidas, outras ruas de menor porte foram abertas, construídos praças e jardins e realizada a modernização do porto.

Com a abertura de novas ruas e a construção de novos prédios, a reforma promoveu uma intensa valorização do solo urbano da área central, atingindo diretamente a população de baixa renda que ali se concentrava. Cerca de 1.600 prédios residenciais, além de casebres construídos precariamente, foram demolidos e seus moradores repentinamente precisaram encontrar outros locais para viver (OSWALDO CRUZ..., 2011). Embora a cidade crescesse em direção ao norte, somente parte da população seguiria este rumo, parcela considerável, com salários insuficientes para pagar despesas de transporte e de construção, aluguel ou aquisição de nova moradia, se estabeleceria em alojamentos precários construídos próximos ao centro. Em 1905 o governo federal nomeou uma comissão para examinar a condição das moradias populares na cidade e o que se constatou foi que o problema causado pelas demolições excedia em muito as expectativas: a população pobre, desprovida de sua antiga residência, em condição de “vagabundo errante” construía novos barracos, configurando uma nova cidade irregular, notada principalmente no Morro da Favela (Providência). “A partir de então, o termo favela designaria, de forma genérica, o mais destacado ícone da segregação social no espaço urbano da cidade” (PEREIRA PASSOS..., 2006: 05).

Ainda em busca do ideal de embelezamento da capital foram proibidos no centro da cidade estabelecimentos rurais como hortas, estábulos e criadouros, e também o comércio de alimentos expostos em barracas. A imposição de novos hábitos de vida modernos levou a prefeitura a coibir uma série de costumes: “urinar e cuspir nas ruas; embaralhar cabos de energia elétrica; acender fogueiras, soltar fogos de artifício, pipas e balões”, reprimindo ainda a realização de festas populares, sagradas e profanas como: carnavais, serenatas, cultos afro-brasileiros e bumba-meu-boi (PEREIRA PASSOS..., 2006:08).

A remodelação urbana promovida pelo governo federal e pela prefeitura de Pereira Passos entre 1903 e 1906 rompeu com a cidade colonial existente, conferindo aparência europeia (francesa) à região central, mais moderna e saneada, adequando-se à sua função de capital federal e servindo de referência para planos de melhoramentos de outras cidades brasileiras, tal como São Paulo.

Figura 18: Planta da cidade do Rio de Janeiro indicando os melhoramentos em execução em 1905 durante a administração do prefeito Pereira Passos. Assinaladas em laranja as intervenções urbanas, com destaque para: 1- Rua Mem de Sá; 2- Av. Beira Mar; e 3- Av. Central. Fonte: FERREIRA DA ROSA, Francisco. *Rio de Janeiro, 1905*. Disponível em: <<http://cristovao1.wordpress.com/2010/05/23/la-pa-abrigo-refugio-cultura-popular-carioca/>> Acesso em 03 nov. 2011.

Santos – Saturnino de Brito – 1905-1914

Estabelecido por volta de 1531, o porto de Santos cresceu relativamente em tamanho ao longo de três séculos sem, contudo, desenvolver-se em termos tecnológicos ou construtivos, permanecendo conformado por trapiches de madeira até o final do século XIX. Além da comprometedor situação física do próprio porto, também as condições higiênicas do cais e da cidade assolada periodicamente por enchentes eram extremamente precárias, o que propiciou um quadro constante de epidemias principalmente após 1850, quando aumentou o fluxo de imigrantes europeus que aportavam na cidade, devido à proibição do tráfico negreiro naquele ano. No início do século XX a melhoria das condições sanitárias da cidade balizaria o plano elaborado pelo engenheiro Francisco Saturnino de Brito, cujas obras se estenderiam desde 1905 até 1914.

Dentro da proposta de saneamento da cidade o plano de Saturnino de Brito previa a execução de 80 km de rede subterrânea de esgotos e 17 km de canais de superfície para águas pluviais, executados a partir do uso do concreto armado. O projeto indicava a separação da contribuição pluviométrica das colinas que circundavam a cidade daquela do próprio núcleo urbano, localizado na planície, prevendo para tanto um canal de contorno em formato semi-hexagonal que se estendia pelo sopé do morro. Para garantir a limpeza permanente da cidade canais que iam desde o estuário até a baía garantiriam o enxugamento da planície e a conformação de ampla área de expansão do núcleo (Figura 19). Junto aos canais foram criados passeios laterais e pontes que, conforme descreve Andrade (1992), remetiam aos bulevares parisienses e indicavam novas práticas sociais e formas de sensibilidade modernas, baseadas no exercício da observação.

Brito elaborou ainda novo traçado geométrico de ruas para a área de expansão da cidade, até então desocupada, entre a baía e o estuário. Afirmava que

nas cidades planas os traçados retilíneos mais regulares e simples são os mais convenientes para a economia da cidade, [...]; são também os mais convenientes ao policiamento e ao trânsito, desde que sejam traçadas as avenidas diagonais, ou em direções que encurtem as distâncias nas comunicações entre as diferentes zonas da cidade. (BRITO, 1915:11 apud ANDRADE, 1992:139)²⁶.

Como forma de evitar longas ruas retilíneas o plano contava com “avenidas-parque” (*parkways*) que cortavam diagonalmente a trama urbana existente, com praças e jardins localizados nos cruzamentos ou extremidades de avenidas, além de parques públicos como o parque à beira mar onde, assim como nas *parkways*, deveriam ser implantados equipamentos de uso público e campos de esporte.

Propunha-se ainda nova relação entre edifício e lote, com recuos para insolação e ventilação, e a elaboração de lotes padrão subúrbio-jardim com frentes amplas e áreas generosas que “dissolveriam a contiguidade da trama urbana colonial”, promovendo a “descontinuidade da forma urbana, característica marcante da cidade moderna” (ANDRADE, 1992: 141).

Figura 19: Plano da cidade de Santos elaborado por Saturnino de Brito em 1905-1914. Fonte: ANDRADE, Carlos R.M. *A Peste e o Plano: O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, São Paulo, 1992, vol.II.

Rio de Janeiro – Agache – 1927

Entre 1922 e 1928 se procedeu no Rio de Janeiro, devido à crítica higienista, a demolição do Morro do Castelo, local inicial da ocupação portuguesa, sendo a terra dali retirada utilizada como aterro no local onde posteriormente ficaria o Aeroporto Santos Dumont. Afora as perdas de caráter histórico, o que se constatou foi que não havia previsão de tratamento urbanístico para as novas áreas edificáveis criadas, tanto aquela no vazio do morro, quanto à da região do aterro, ambas “em pleno centro comercial e financeiro” (PEREIRA In RIBEIRO&PECHMAN, 1996:366). Deste modo, de

²⁶ BRITO, Saturnino de. *A Planta de Santos*. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co, 1915.

acordo com Bruand (2002), a ideia de um plano global para a cidade encontrou adeptos e, “quando o novo prefeito, Prado Junior assumiu seu posto no início de 1927 a idéia do plano já estava consolidada” (MOREIRA, 2005:04). Após uma série de discussões quanto a quem deveria ser o profissional a idealizar o projeto, a municipalidade contratou o urbanista francês Alfred Agache para elaborar o plano geral para o Rio de Janeiro.

Em conferências realizadas em 1930, quando da divulgação do projeto, Agache fazia uso da recorrente associação cidade-organismo como forma de esclarecer os pontos que mais o preocupavam na elaboração do plano: “a circulação, que leva a toda parte a substância necessária à vida” é associada às vias de tráfego; “a respiração para recomendar uma aeração suficiente da área construída (graças aos pulmões representados pelos espaços livres coletivos) e evitar a “asfixia”; e enfim a digestão, para chamar a atenção sobre o aprovisionamento e os dejetos e para evitar a “intoxicação” (BERDOULAY, 1993:126).

Desejo que vejaes em mim uma espécie de médico, que foi consultado e se julga feliz por trazer os seus conhecimentos e poder fazê-los valer no caso pathologico submettido à sua apreciação. Digo caso pathológico, porque Mlle Carioca, que acabo de visitar, está certamente doente; não temais, porém, porquanto a sua moléstia não é congênita é daquellas que são passíveis de cura, pois o seu mal consiste em uma crise de crescimento. (AGACHE, 1930a:5 apud BERDOULAY, 1993:126)²⁷.

[...]

É necessário, então, prescrever um remédio: A Senhorita Carioca, diante do rápido desenvolvimento da sua circulação, disso se ressentia. A sua respiração, a sua circulação e a sua digestão dentro em pouco, estarão ameaçadas. Que fazer? O médico precisa lhe prescrever um regime severo, uma norma de progresso e de disciplina, e dar-lhe com urgência um plano regulador que lhe permita desabrochar favoravelmente. (AGACHE, 1930b:21 apud BERDOULAY, 1993:126)²⁸.

Outra consideração importante sobre esse quadro comparativo, segundo Berdoulay (1993), é a concepção de Agache sobre a própria profissão do urbanista diante de um quadro urbano já em progressão, “um organismo vivo”, que não se podia modificar totalmente, mas sim ajudar, indicar possibilidades. Agache considerava que o exercício da profissão variava em função do quadro apresentado podendo distinguir-se em criações urbanas, planos de extensão, trabalhos de reforma ou de sistematização e trabalhos de manejo parciais (BERDOULAY, 1993) e apontava o que eram para ele os três principais pontos do urbanismo: circulação, higiene e estética, encarando

o urbanismo como uma disciplina ampla onde intervinham todas as questões referentes à vida da cidade: as causas de seu desenvolvimento, os elementos que deviam ser conservados, as necessidades gerais (caráter dos bairros, trânsito local, circulação de conjunto), a superfície e o número de habitantes, os edifícios públicos e a repartição dos espaços livres, os melhoramentos que deviam ser feitos no subsolo. (BRUAND, 2002:335).

²⁷ AGACHE, Donat Alfred. “Primeira conferencia. O que é o urbanismo” In AGACHE, D. A. *Cidade do Rio de Janeiro. Remodelação, extanção e embelezamento, 1926-1930*. Paris:Ed. du Foyer brésilien, 1930a, p. 2-9.

²⁸ AGACHE, Donat Alfred. “Terceira conferencia. ‘Cidades-jardins’ e ‘favelas’” In AGACHE, D.A., *Cidade do Rio de Janeiro. Remodelação, extanção e embelezamento, 1926-1930*. Paris: Ed. du Foyer brésilien, 1930b, p. 20-25.

Agache elabora além do projeto em si, um detalhado estudo sobre o meio físico, histórico e social do Rio de Janeiro. O plano é composto por três partes e é na primeira delas, intitulada “Os Componentes Antropogeográficos e a Análise Geral da Situação Urbana”, que o urbanista apresenta uma minuciosa “descrição da evolução histórica do Rio de Janeiro” e “um estudo geográfico que sintetiza as particularidades do sítio e os aspectos econômicos e sociais da cidade” (MOREIRA, 2005:06), registrando sua “preocupação de compreender as interdependências que regiam o meio urbano do Rio de Janeiro” (BERDOULAY, 1993:125). A segunda parte do plano corresponde ao projeto propriamente dito, onde apresenta os problemas e as soluções propostas; e a terceira parte, “Os Grandes Problemas Sanitários”, como esclarece o próprio título trata de questões como o abastecimento de água, o esgotamento sanitário e as enchentes (MOREIRA, 2005).

Em sua abordagem, segundo Moreira (2005), Agache sustenta que os problemas da cidade do Rio de Janeiro resumiam-se em dois tipos: os de ordem funcional, representados pelas vias congestionadas, pela carência de transporte público, pelos gabaritos altos em ruas de calha estreita e pela falta de infraestrutura; e os de caráter representacional, sugeridos pela ausência de tratamento que conferisse à cidade a aparência de “capital de um novo e pujante país.” Seus principais objetivos eram, portanto solucionar os problemas funcionais e localizar adequadamente no espaço urbano os elementos capazes de assegurar o bom funcionamento da cidade, o que centralizava seu projeto em duas questões-chave: circulação e zoneamento.

O sistema viário proposto por Agache apresentava vias expressas, rótulas e cruzamentos que tornassem a cidade mais fluida, mostrando-se conectado às teorias difundidas pelo urbanista francês Eugène Hénard e às obras executadas por Haussmann em Paris. Além do sistema intra-urbano, Agache propõe um esquema em que o Rio de Janeiro, como capital federal, seria “o ponto nodal de uma rede nacional de comunicação (incluindo rodovias, ferrovias e sistemas telefônicos)” (MOREIRA, 2005:07), prevendo assim duas avenidas que se expandiam em rodovias interurbanas, a Paulista e a Metropolitana, e uma avenida periférica, destinada a conectar centro e subúrbio. (Figura 20)

Quanto ao zoneamento, buscou com ele assegurar o caráter da cidade como metrópole ressaltando as funções comercial e industrial, as funções política e administrativa, e ainda a função turística. A cidade foi então setorizada de acordo com as funções a serem desempenhadas em sete categorias de “elementos funcionais”: o posto de comando – o centro legislativo e administrativo; os bairros de negócios e o distrito portuário – ao redor da área central; os distritos comerciais; os distritos de produção – setor industrial e as áreas de agricultura; os bairros residenciais – de diferentes tipos, de acordo com as diversas classes sociais; o distrito universitário; e as áreas de recreação – parques, espaços livres, museus, teatros e cinemas (BERDOULAY, 1993; MOREIRA, 2005).

Cada um desses elementos foi disposto na planta da cidade de modo a formar um todo unitário, interligado pelas relações necessárias e conectado por sistema eficiente de circulação.

Agache descreveu a formação e caracterização destes elementos, no entanto, demorando-se mais na configuração do centro. Para o setor industrial

ele redesenhou completamente a costa norte, aterrando mangues, canalizando riachos e retificando a costa para criar uma moderna zona industrial junto à área portuária, com todas as facilidades modernas: docas, maquinaria, estaleiros, armazéns. Economia e eficiência guiaram Agache no planejamento desse distrito, visto que fábricas, produtos, armazéns, navios, trens e trabalhadores estariam em um constante e concatenado movimento, como uma grande linha de produção. (MOREIRA, 2005:13).

A partir do desenho de uma expansão controlada pelas áreas de vale, liberando várias áreas livres, o urbanista propôs bairros residenciais conformados por vilas isoladas, edifícios de médio e grande porte, mas não há indicações muito precisas quanto à construção desses bairros, além de densidades, normas construtivas e morfologia dos edifícios, assim como para outros distritos da cidade. A cada setor era determinado um grau de hierarquia dentro do todo que era a cidade, sendo que o centro ocupava a posição máxima nessa progressão. Lá estavam os edifícios mais importantes, sendo também os de maior gabarito.

O esquema de Agache para a área central do Rio de Janeiro teria um formato aproximadamente triangular. A base do triângulo, a Avenida Central (Rio Branco), e o eixo inclinado, a Avenida Mem de Sá, já existiam, fruto dos trabalhos de Pereira Passos no início do século. Agache propôs o terceiro lado do triângulo, o eixo vertical, que seria um *boulevard* conectando a Praça da Bandeira com o porto e cruzando a área mais densa do centro. A Igreja da Candelária já aparecia intacta no meio da avenida. (MOREIRA, 2005:08).

Esta nova via, a Avenida do Manguê, serviria de base para a construção da Avenida Presidente Vargas durante a gestão do interventor Henrique Dodsworth entre 1937 e 1945 (PEREIRA In RIBEIRO&PECHMAN, 1996). O urbanista propôs ainda outras avenidas que passavam pela região central e compunham seu esquema viário, dentre elas a Avenida Santos Dumont, disposta como uma segunda base para o “triângulo”. Moreira (2005:09) enumera seis praças que conforme o projeto de Agache “concentrariam as principais atividades na área central: Entrada do Brasil, Castello, Paris, Bandeira, Santo Antônio, e Candelária.” Estas praças localizavam-se nos vértices dos triângulos, funcionando como pontos de distribuição de tráfego, tendo a maior parte delas um formato circular para onde convergiam várias avenidas.

O urbanista confere também o caráter estético, além do funcional, às principais avenidas centrais e a duas destas praças em especial, a Praça do Castello e a Entrada do Brasil, que atuariam como elementos simbólicos dos poderes da economia e do Estado, respectivamente. A Praça do Castello ocuparia a área resultante do desmonte do Morro do Castello e seria atravessada por três vias, uma delas proveniente da Entrada do Brasil, que conformariam um conjunto de formato

hexagonal composto por seis quarteirões. Em cada um deles haveria um enorme edifício com galerias no nível térreo e pátios internos que serviriam de base para dezesseis torres que abrigariam as sedes de corporações, escritórios, hotéis e lojas luxuosas, que representariam o poder econômico do país.

A Entrada do Brasil era um espaço monumental, o centro cívico da capital, destinado a desfiles e comemorações, tinha aproximadamente 250 por 350 metros e deveria abrigar “os edifícios mais representativos do país”. Essa grande praça seria criada sobre um aterro proposto por Agache a partir da utilização da terra retirada do Morro de Santo Antonio, previsto para ser também demolido. Este novo aterro retificaria a costa, de modo que a Entrada do Brasil ficaria no cais, como um espaço de boas vindas a quem chegasse à cidade pelo mar. (Figura 21)

Ainda como parte das propostas, Agache dispôs nas áreas livres junto aos bairros habitacionais diversos parques interligados por avenidas-parque, de modo que fossem acessíveis a qualquer ponto da cidade. Alguns deles eram compostos pela própria vegetação nativa do local. Era constante nas observações do urbanista a preocupação com o bem-estar da população, atentando para aspectos de conforto, higiene e salubridade (BERDOULAY, 1993). O urbanista, contudo, desconsidera o problema da desigualdade social ao sugerir, por exemplo, que os moradores de favelas passassem a viver em cidades-jardins periféricas sem indicar os meios para que se efetuassem esta ação, contando com a intervenção estatal, então desprovida de tamanha capacidade e força.

Com o Golpe de 1930 e decorrentes mudanças administrativas o Plano Agache não foi concretizado, resultando em algumas poucas realizações. Entretanto sua importância recai no fato de ter aberto a discussão sobre conceitos presentes em outros planos urbanísticos como a questão da circulação e do zoneamento, servindo de base para estudos posteriores.

Figura 20: Plano Agache, Esquema de circulação. Fonte: MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo, modernidade e projeto nacional: reflexões em torno do Plano Agache In *6ª Seminário DCOMOMO Brasil*. 2005.

Figura 21: Área central do Rio de Janeiro conforme consta no Plano Agache. Fonte: LEME, Maria Cristina [Org.]. *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAU-USP; FUPAM, 1999, p. 363.

I.1.2.4. Industrialização, Projeto Nacional e Urbanismo

O projeto e a implantação de novas cidades no Brasil após 1930 são o resultado de uma série de implicações baseadas principalmente no ideal de confirmação de uma nação forte e unificada, moderna e industrializada. Destaca-se a ocupação do interior do território, já desbravado até certo ponto, mas ainda parcamente urbanizado, como mote para a criação de novas cidades e ainda a implantação de indústrias de base, entre elas siderúrgica, química e elétrica, que, por exigirem grandes investimentos, não eram construídas pelos industriais, de modo que os produtos pesados precisavam ser importados, encarecendo as mercadorias aqui fabricadas. Estas novas indústrias foram implantadas também em território parcialmente ocupado, atraindo núcleos operários e cidades planejadas. Segundo Correia (1999:01,02) a construção de vilas operárias junto às fábricas já era recorrente no Brasil desde a metade do século XIX, porém tais empreendimentos raramente “se materializavam na forma de um plano urbano completo e justificado conceitualmente”; seria somente após os anos 1930 que se inovaria a forma de organizar tais complexos “em termos das propostas, da metodologia de projeto e do discurso justificativo das alternativas adotadas”.

Nestes planos confirmam-se as referências a projetos urbanos internacionais como forma de demonstrar a modernidade que se desejava para a nação, mas, sobretudo, revelam-se soluções próprias de profissionais envolvidos no projeto modernizador, que, se não chegou a ser plenamente implantado, configurou um quadro singular de propostas.

Goiânia – Attilio Corrêa Lima – 1934

Goiânia foi planejada e construída no governo de Getúlio Vargas, recém-empossado após o golpe de 1930. A ideia de uma nova capital no Centro-Oeste figurava em meio à proposta de integração e desenvolvimento nacional, superando a fragmentação do território e da população (MOTA, 2004). Attilio Corrêa Lima elabora em 1934 um plano urbano para 50 mil habitantes, cujas principais preocupações eram o respeito à configuração do terreno, as necessidades de circulação e a concepção de um zoneamento eficiente (CORRÊA LIMA, 1935 In Arquitetura, 1963). Andrade (2000:s/p) sugere que:

Foi tão somente a partir do plano de Corrêa Lima para Goiânia, de 1933, que teremos o início de um conjunto de projetos de cidades novas, com traçados, arquiteturas e concepções de modos de vida social marcados por formulações teóricas e realizações no quadro das propostas urbanísticas modernas, dentre as quais a de cidade-jardim. Após BH, será Goiânia que revelará um novo projeto urbanístico, ponta de lança na ocupação da região centro-oeste do País, e que terá,

como aquela primeira nova capital republicana, uma dimensão político-simbólica acentuada, variável que será potencializada ainda mais com Brasília.

O projeto explorava ao máximo as condições do sítio, tanto no sentido prático quanto no sentido estético, havendo deslocado o local inicialmente sugerido como núcleo inicial da aglomeração pela maior proximidade com a rodovia, pela declividade muito suave da nova localização, entre 1 e 2%, contra 3 a 4% da anterior e, ainda, pela conveniência da instalação do reservatório de água em local mais elevado e próximo da represa (CORRÊA LIMA, 1935 In Arquitetura, 1963).

Considerando a preocupação em evitar a formação de enxurradas devido às chuvas torrenciais que afetam a região, somente nas avenidas e ruas principais, que receberiam infraestrutura de calçamento e esgotos primeiro, foi admitida maior declividade, enquanto as outras ruas foram modeladas de modo a seguirem as menores inclinações, atenuando a velocidade da água. Além da previsão de amplas áreas permeáveis nas avenidas mais importantes para facilitar o escoamento das águas pluviais, também o recolhimento e evacuação destas e das águas servidas era favorecido ainda pelo traçado das ruas.

O planejamento das vias ainda tirava partido do relevo para criar perspectivas, fazendo ressaltar o centro administrativo, próximo à área central da cidade, para onde convergiam as vias mais importantes e as três grandes avenidas principais que desembocavam na praça central, possibilitando sua visão de todos os pontos da cidade. Corrêa Lima separou o centro comercial do centro administrativo, de modo a desviar deste o tráfego intenso de veículos e pessoas, e criou um conjunto de anéis viários concêntricos ao redor da praça central onde se dispunham os edifícios oficiais, de forma que também o fluxo de veículos advindos do setor residencial, situado a Sul da região central, não necessitasse transitar por ele ao dirigir-se a outras partes do plano. O centro comercial, por sua vez era servido por uma rede de ruas e avenidas, com previsão de locais para estacionamento e áreas públicas no interior das quadras para carga e descarga de produtos, de modo a beneficiar a circulação geral.

A avenida principal no eixo Norte-Sul, conforme descrita por Corrêa Lima (1935 In Arquitetura, 1963:13) era mais ampla que as demais sob a justificativa de tornar-se um local para manifestações cívicas e passeios, “com um caráter pitoresco e monumental” em que se pode notar a referência ao projeto de L’Enfant para a *Mall* de Washington. Esse parque público linear conformaria uma praça no cruzamento com uma avenida também ajardinada no sentido Leste-Oeste, que por sua vez, se interligava à rodovia, evidenciando a preocupação de Corrêa Lima com a circulação interurbana, prevista através de ligações externas via sistema rodoviário, ferroviário e aéreo e apontando inclusive uma expansão a Oeste do plano pelo traçado de vias rodoviárias (Figura 22).

Também a configuração de áreas verdes foi alvo de preocupação do plano, com a arborização de todas as vias, algumas configurando *parkways*, e a definição de jardins e parques.

Figura 22: Plano de Goiânia por Attilio Corrêa Lima. Fonte: ROVIRA, Josep Et al. Sert 1928-1979. Half a century of architecture. Complete Work. Barcelona :Fundación Juan Miró, 2005, p.119.

O zoneamento urbano se propunha a acompanhar as “tendências modernas de localizar os diversos elementos da cidade em zonas demarcadas a fim de obter não só a melhor organização dos serviços públicos, como também, para facilitar certos problemas técnicos, econômicos e sanitários” (CORRÊA LIMA, 1935 In Arquitetura, 1963:13), indicando a existência de centro administrativo, centro comercial, zona industrial, zona residencial e zona rural. Ambos os centros, embora separados, ficavam na região central do plano, com acesso facilitado e também dividido, direcionado a cada uso; a área industrial ficava na parte mais baixa da cidade, uma planície ampla por onde futuramente passaria também uma estrada de ferro; a zona residencial se dividia em duas seções principais, urbana e suburbana, ambas deslocadas do centro, de modo a diminuir a circulação de veículos; todo o território fora do âmbito urbano e suburbano, portanto rural, era destinado à agricultura.

O projeto foi parcialmente implantado até que Corrêa Lima se demitiu em 1935 e a empresa Bueno & Cia assumiu a finalização das obras, efetuando algumas alterações (MOTA, 2004), previstas pelo engenheiro Armando de Godoy, notadas principalmente na parte Sul do plano, onde se localizava a zona residencial urbana. Acréscimos logo se tornaram necessários pelo crescimento acelerado da população, não previsto pelos idealizadores, conformando-se então novos bairros residenciais cujos traçados iam desde o tabuleiro de xadrez até a “retomada parcial de certos esquemas de Corrêa Lima” (BRUAND, 2002:351), perdendo-se porém, a unidade do plano original.

Águas de São Pedro – Jorge de Macedo Vieira – 1936-40

Em finais da década de 1920 a região onde seria implantada a cidade de Águas de São Pedro era ocupada pela produção cafeeira, atividade que já se avisava da crise econômica que se instalaria no país, agravada pela crise mundial no ano de 1929. Nesse quadro, se intensifica a procura por petróleo no país, na busca por um novo produto que substituísse o café no setor econômico, ocasionando que também naquela região ocorressem inspeções que, entretanto, localizariam não o “ouro negro”, mas águas minerais em abundância. Em 1935 um grupo formado por proprietários de terras e empresários locais se reúne, conformando a “Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A” com o objetivo de encontrar novas oportunidades de aplicação do excedente de capital gerado pela economia cafeeira.

Conforme Trevisan & Silva (2004) outros fatores foram essenciais para o aproveitamento das águas minerais no estabelecimento de uma estância hidromineral nessa região, dentre eles o apoio estatal à ocupação do interior brasileiro através da implantação de novas cidades. Outro fator importante era a existência de dois balneários no Sul de Minas Gerais, nas cidades de Poços de Caldas e Araxá, que atraíam anualmente inúmeros turistas em busca de lazer e das qualidades terapêuticas das águas termais, com expressiva importância econômica para os respectivos municípios.

É encomendado então ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira o projeto da cidade balneária de Águas de São Pedro, a ser elaborado entre 1936 e 1940. Jorge de Macedo Vieira iniciou sua carreira na *City of São Paulo Improvement and Freehold Company Ltd.* – a “Companhia City”, onde estagiou ao lado do arquiteto inglês Barry Parker, entre 1917 e 1919, quando da estadia deste no Brasil a convite da City para trabalhar na cidade de São Paulo nos projetos de bairros-jardins tais como Pacaembu, Jardim América e Alto da Lapa (BONFATO, 2003). Após deixar a Companhia, Macedo Vieira abriria seu próprio escritório, executando planos para loteamentos e cidades novas. Esses projetos têm em comum a reflexão do autor quanto a cidade-jardim inglesa e o movimento *City Beautiful* norte-americano, recorrentes na presença de parques públicos, no respeito à morfologia do sítio, no uso de amplas avenidas conformando *parkways*.

No projeto elaborado para a Estância Hidromineral de Águas de São Pedro (Figura 23), Macedo Vieira realiza um planejamento fortemente influenciado pelo modelo cidade-jardim, considerando, para o traçado das ruas, a morfologia do terreno e os futuros acessos viários com cidades do entorno, como São Pedro, Piracicaba e Rio Claro. Tomou como limite urbano o rio Araquá, estabelecendo junto a ele a entrada da cidade, marcada por um grande parque e uma *parkway* com 100 metros de largura. Sendo delimitado pela *parkway* em ambos os lados, o parque se estende em

direção ao centro da cidade acompanhando o córrego Bebedouro, afluente do Araquá, configurando um parque linear que preservou a mata ciliar existente.

As avenidas convergem para uma grande rotatória, que Macedo Vieira chamou de Praça Central, junto à qual seriam implantados os edifícios públicos, demarcando também o limite do parque linear. Após a rotatória a *parkway* é estreitada em um bulevar com largura de 32 metros, acompanhando também o córrego, neste ponto canalizado, mas aberto. Margeando o bulevar estariam estabelecimentos comerciais, hotéis de pequeno porte, salas de teatro e cinema, além de uma fábrica de engarrafamento de água. O bulevar termina em uma nova rotatória que estabelece o início da estância balneária propriamente dita, marcada pelo Grande Hotel e um parque de grandes dimensões onde foram situados um sanatório e colônias de férias, além de restaurante, teatro, cassino e equipamentos esportivos como quadras e piscinas.

Todo o conjunto urbano é circundado por uma avenida de contorno, destinada a limitar a expansão urbana, sendo implantada sobre o espigão que contorna toda a bacia do córrego Bebedouro (TREVISAN & SILVA, 2004). Outra característica do projeto viário, elemento recorrente nos trabalhos de Macedo Vieira é o ajardinamento das esquinas com angulação mais aguda, de modo a ampliar a visão nos cruzamentos, bem como de aumentar o índice de áreas verdes.

As rotatórias ao longo do eixo representado pelo córrego, além de articularem o tráfego, funcionam como delimitadores das zonas em que se dividiu a cidade. Na área estabelecida entre a entrada da cidade e a praça central fica a zona residencial, na área ao longo do bulevar, entre a praça central e a rotatória junto ao Grande Hotel fica a zona comercial e, a partir desse ponto, a estância balneária. Lotes generosos foram destinados às residências, com recuos frontais que variavam de 13 a 15 metros para a conformação de jardins, sendo previstas unidades isoladas e geminadas. Para os lotes comerciais foram destinados lotes menores, com ocupação sem recuo junto ao bulevar e com recuos nas vias secundárias (TREVISAN&SILVA, 2004).

Figura 23: Planta da cidade de águas de São Pedro. Fonte: BONFATO, Antonio Carlos. "Jorge de Macedo Vieira. O Orgânico e o Geométrico na Prática Urbana (1920-1960)" In *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. vol.5, n.2,

nov./2003, p.84.

Conforme Andrade (1990), um diferencial das cidades implantadas junto às estâncias hidrominerais com relação a outras projetadas no período, como as novas capitais e cidades operárias, é a destinação que, mais que abrigar os próprios moradores, se voltava a acolher turistas, estabelecendo espaços de repouso e contemplação, para o que foi decisivo o modelo cidade jardim.

Maringá – Jorge de Macedo Vieira – 1945

A partir dos anos 1930-40 um conjunto de cidades novas é implantado na região Norte do estado do Paraná e no Noroeste de São Paulo, com o estabelecimento de núcleos agrícolas e imobiliários vinculados à “Companhia de Terras Norte do Paraná”. Segundo Andrade (1990:s/p) tratou-se da “realização do que foi um dos maiores planos de colonização promovido por uma empresa privada no Brasil”, com a construção de cerca de 40 cidades com planejamento pioneiro em escala regional.

Também o engenheiro Jorge de Macedo Vieira seria responsável pelos projetos de duas dessas cidades novas, Maringá (1945) e Cianorte (1955), onde, além das semelhanças com a proposta da cidade-jardim expressas na grande quantidade de áreas verdes e no zoneamento de atividades, ficariam mais claras as referências ao movimento *City Beautiful*, principalmente pela monumentalidade conferida aos centros cívicos. Tomaremos como exemplo a cidade de Maringá (Figura 24) sobre a qual revela Macedo Vieira:

[...] eu pretendi, não sei se consegui, projetar uma cidade moderna, uma cidade em que o traçado das ruas não obedecia o xadrez que os portugueses ensinaram aqui [...] consegui um processo melhor, que é o de acompanhar o terreno o mais possível, [...] a cidade já pré-traçada, num zoneamento estudado com seus parques, seus lugares de lazer [...] uma cidade completa, com todos os predicados de uma cidade moderna. (MACEDO VIEIRA, 1972 In ANDRADE, 1990:s/p)²⁹.

O sítio onde seria implantada a cidade distinguia-se pela existência de uma linha férrea em construção no sentido Leste-Oeste, ao Sul da qual se encontravam as nascentes de dois pequenos rios. Macedo Vieira utilizou-se desta vez da própria ferrovia como eixo estruturador que percorre todo o plano, estabelecendo junto à mesma um parque linear e no centro do plano, o Centro Cívico, marcado por um bulevar no eixo perpendicular à linha férrea, onde se encontram a estação ferroviária, órgãos públicos, agências bancárias e os edifícios que compõem o conjunto administrativo. O relevo mais plano nesta área possibilitou o traçado das vias em tabuleiro de xadrez, reforçando o caráter simbólico e monumental do centro cívico (MENEGUETTI, REGO & BELOTO, 2009).

²⁹ Depoimento dado à Secretaria de Cultura de Maringá em 1972.

No que concerne à preocupação com a circulação e ainda do ponto de vista estético, Macedo Vieira confere grande destaque às avenidas principais, com calhas amplas às vezes percorridas por canteiros centrais arborizados (ANDRADE&CORDOVIL, 2008). O tecido urbano, apesar de articulado às curvas de nível, assume um caráter geométrico, com ruas perpendiculares ou radioconcêntricas, encontrando-se grandes rotatórias ajardinadas nos cruzamentos de vias mais importantes, conformando pontos perspéticos. Cada bairro é delimitado através de amplas avenidas, parques ou pela ferrovia, sendo demarcados ainda pelo desenho diferenciado das ruas e pela existência de comércios e serviços locais.

Figura 24: Plano para a cidade de Maringá. Fonte: BONFATO, A. C. "Jorge de Macedo Vieira. O Orgânico e o Geométrico na Prática Urbana (1920-1960)" In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. vol.5, n. 2, nov. 2003, p. 87.

Macedo Vieira fez uso de rigoroso zoneamento dividindo a cidade em:

- a) Núcleos comerciais: centros de comércios concentrados; b) Zona residencial popular: destinada a pessoas de baixa renda; c) Zona comercial: próxima ao centro cívico e reservada às atividades de prestação de serviços à população local; d) Zona industrial: destinada ao fomento da implantação de empresas interessadas em produzir na região; e) Armazéns: áreas de estocagem de produtos agrícolas; f) Zona residencial principal: lotes mais generosos destinados às classes média, média alta e alta; g) Zona residencial operária: destinada às classes trabalhadoras da indústria e comércio; h) Edifícios públicos: concentrados nas área do centro cívico; e i) Estação ferroviária: na área central, com fácil acesso também por avenidas. (BONFATO, 2003:86).

Assim como em Águas de São Pedro, os lotes residenciais (da zona residencial principal) foram previstos com grandes dimensões e amplos jardins frontais, que ampliavam o total de áreas verdes, conformado por um horto florestal, várias praças e parques públicos, incluindo-se as áreas de nascente ao Sul da ferrovia e do Centro Cívico, que tiveram preservadas as matas ciliares.

Tanto o projeto de Maringá quanto o de Cianorte, marcados pelo estudo prévio do relevo e pelo caráter monumental de seus centros cívicos, assumiram desenho bastante diferenciado em relação às demais cidades implantadas pela de Companhia de Terras Norte do Paraná (ANDRADE, 1990), distinguindo-se como importantes exemplos cujas referências estão no movimento *City Beautiful* e no modelo cidade-jardim.

Cidade dos Motores (F.N.M.) - Atílio Corrêa Lima / TPA – 1943/1945

É na conjuntura do final do Estado Novo, ainda com forte apelo pela industrialização nacional, que se dá a implantação de uma série de indústrias de base no país, dentre elas, a Fábrica Nacional de Motores (F.N.M.) no estado do Rio de Janeiro. Com auxílio de recursos internos dos Institutos de Aposentadoria e Pensões e externos, com apoio de capital norte-americano, o Estado adquire uma área de cerca de 6 mil hectares, onde seriam construídas três unidades industriais: a Fábrica Nacional de Motores, a Fábrica Nacional de Tratores e a Fábrica Nacional de Aviação de Transporte (COSTA, 2010). No mesmo quadro nota-se nova importância conferida aos profissionais de arquitetura e urbanismo e, em 1943, o arquiteto Atílio Corrêa Lima é convidado a elaborar um parecer – “claramente inspirado nas proposições dos primeiros CIAM” (CORREIA, 1999:2) – no qual discutiria o planejamento para a Cidade Operária da F.N.M., não como “um programa rígido, mas apenas as bases do critério a ser adotado, dependendo de um estudo da F.N.M. sob forma de anteprojeto, para ser criticado e orientado” (CORRÊA LIMA, 1943 In Arquitetura, 1963:9) e abordaria as diretrizes gerais orientadoras do plano. Seu falecimento no mesmo ano impossibilitaria a conclusão do projeto, o que, contudo

não reduz a importância de seu parecer preliminar, enquanto um esforço de traduzir no âmbito do discurso e das proposições do Movimento Moderno sobre a cidade e a moradia, a já então centenária prática de construção de vilas operárias e núcleos fabris por indústrias. (CORREIA, 1999:3).

A continuação do projeto para a Cidade dos Motores seria executada pelos arquitetos Paul Lester Wiener e Josep Lluís Sert do *Town Plannings Associates* – TPA, o que, somado ao auxílio financeiro norte-americano, “foi mais um instrumento de um grande arsenal de artifícios utilizados pelos EUA para a aproximação sistemática com a América Latina, dentro de um quadro de disputa imperialista que se consolidará nos anos seguintes à segunda guerra mundial” (GIMENES, 1998:10). Isso porque durante a guerra a política estatal brasileira variara, ora apoiando os países do Eixo e ora apoiando os Aliados, de modo que a participação estratégica da TPA de certo modo indica o posicionamento brasileiro.

O parecer de Corrêa Lima tem grande relevância na defesa da habitação coletiva e do modelo de cidade adotados pelos CIAM, considerações que já adotara anteriormente no projeto para a cidade de Volta Redonda e em projetos para conjuntos habitacionais promovidos pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões. “O conceito moderno sobre o modo de alojar as massas”, havia evoluído “com o desenvolvimento industrial e o progresso científico” (CORRÊA LIMA, 1943 In Arquitetura, 1963:5), tão almejados pelo governo pós-revolução de 1930. Em sua argumentação em defesa da habitação moderna, Corrêa Lima demonstra-se influenciado pelas teorias da moradia de massa de Walter Gropius, da cidade jardim de Ebenezer Howard e da disposição de edifícios junto a

amplas áreas verdes, sendo ainda tratada no parecer a extensão da produção industrial em massa para o universo doméstico, que seria então beneficiado pelo caráter ordenado típico da fábrica e por custos menores, que permitiriam elevar o padrão das unidades. Assim, blocos em série dispostos em parques de acesso comunitário substituiriam a casa individual isolada no lote ajardinado.

Não se justifica que se procure no conceito individualista extremado, a solução do problema, quando toda a atividade do homem civilizado repousa nos benefícios do trabalho coletivo. Se na sociedade humana todas as atividades estão subdivididas para que cada parcela contribua para o todo. Se tudo é obra da cooperação, porque somente na habitação vai o homem procurar o isolamento em pequenos feudos, em desacôrdo com a própria estrutura industrial da F.N.M., onde nada é supérfluo e tudo é solidário. (CORRÊA LIMA, 1943 In Arquitetura, 1963:5).

Outro argumento a favor do bloco de habitações coletivas é a economia nas despesas de construção e manutenção, tanto dos edifícios, quanto do conjunto em relação à infraestrutura de abastecimento de água e esgoto, iluminação, calçamento e coleta de lixo, além do fornecimento de serviços de educação e cultura, alimentação e policiamento, dificultados em caso de dispersão da população em lotes isolados pela cidade e beneficiados pelo agrupamento em edifícios multifamiliares. As justificativas pela opção do morar coletivo incluíam ainda a grande aceitação deste tipo de moradia nos anos quarenta no Brasil:

Há vinte anos passados, a moradia em habitações coletivas de apartamentos, era considerada como uma verdadeira calamidade. Quem fizesse propaganda da habitação coletiva era execrado. E o povo murmurava: ‘o brasileiro não se adapta à vida engaiolada!’ E no entanto hoje, as confortáveis casas de bairros, em centro de jardins, são demolidas para darem lugar a prédios de habitação para dez, quinze, vinte famílias. (CORRÊA LIMA, 1943 In Arquitetura, 1963:5).

Em seu texto “Muita construção, alguma arquitetura e um milagre”, Lúcio Costa ressalta também a valorização da moradia coletiva nos anos 1940. Chama de milagre o fato de a habitação coletiva ser uma realidade, revolucionando “usos e costumes” através do desenvolvimento dos profissionais, das oficinas e, ainda, a qualidade arquitetônica alcançada em tão pouco tempo, visto que nos anos 1920 os brasileiros não se dispunham a morar em edifícios multifamiliares (COSTA In XAVIER, 2003). Correia (1999) explica que a discussão entre a opção por casas coletivas ou unifamiliares para famílias de trabalhadores era recorrente entre os profissionais brasileiros na década de 1920 devido à proliferação, no início do século XX, de alojamentos coletivos muito precários, como cortiços, estalagens e casas de cômodo, vistos como locais onde a insalubridade e a promiscuidade assolavam as famílias e, assim, passou-se a negar a habitação coletiva, mesmo aquela de alto padrão construtivo, atitude que gradualmente desapareceria até os anos 1940. Já nesse momento, outros autores não excluíam uma ou outra possibilidade, apontando benefícios em ambas conforme o caso e mesmo Corrêa Lima utiliza as duas tipologias, indicando a casa unifamiliar em

lotes ajardinados para os “funcionários mais graduados” e apartamentos nos blocos multifamiliares para os demais trabalhadores.

Justificado o modelo habitacional coletivo em altura como o mais indicado para a Cidade Operária da F.N.M., Corrê Lima define a célula ideal (embora não aborde o tema da célula mínima) a ser reproduzida: um apartamento com 70m² para uma família de cinco membros. Os edifícios por sua vez deveriam ter quatro pavimentos e estar dispostos no terreno separados por uma distância referente a duas vezes a sua altura. O arquiteto propõe a configuração de quadras com 400m de extensão com escolas e comércio local a uma distância máxima de 400-500m, além de áreas de lazer no interior de cada quadra. O acesso aos blocos também seria feito no interior das quadras através de passeios para pedestres diferenciados das vias de tráfego de veículos. Defendia, assim, a solução como sendo vantajosa tanto para a circulação de automóveis quanto de transeuntes e ainda de ciclistas, com a previsão de ciclovias na hierarquização viária, não havendo porém uma diferenciação “entre vias locais e aquelas de tráfego mais intenso e rápido. Este não aprofundamento da hierarquização viária provavelmente deve-se às pequenas dimensões da aglomeração e ao reduzido fluxo de veículos previsto” (CORREIA, 1999:7).

Além da distinção tipológica das moradias o arquiteto previu ainda diferentes padrões construtivos para as residências, de acordo com o cargo e salário dos funcionários: padrão A, adotado em casas unifamiliares para os “funcionários mais graduados”; padrão B, para o setor administrativo e para mestres e mecânicos de longa prática; C para operadores, chefes de equipe, ajudantes de mecânico; e D para serventes e trabalhadores braçais, os três últimos padrões a serem aplicados aos apartamentos. Havia ainda quatro tipos diferentes de alojamento para solteiros, também de acordo com os padrões A, B, C e D, com equipamentos de alimentação fora dos apartamentos. Segundo Correia (1999), a criação de residências específicas para os solteiros era recorrente na história dos núcleos fabris, como uma preocupação de ordem econômica e em alguns casos especialmente moral, sendo então afastados das famílias operárias.

O “Plano A” para a Cidade dos Motores (Figura 25), é supostamente atribuído a Attilio Corrêa Lima, como desenho que ilustraria seu parecer técnico. Entretanto, a autoria deste desenho é questionável, afirma Gimenes (1998:79), uma vez que projetos anteriores do arquiteto, como o plano para Volta Redonda e para o Conjunto Residencial Várzea do Carmo para o IAPI demonstram “uma capacidade de domínio do território muito maior do que o apresentado no ‘Plano A’”, de maneira que é possível admitir-se que o Parecer e o “Plano A” tenham sido anexados conjuntamente às diretrizes formuladas para a implantação da cidade operária.

Figura 25: Proposta inicial atribuída a Attílio C. Lima. Fonte: ROVIRA, Josep Et al. Sert 1928-1979. *Half a century of architecture. Complete Work*. Barcelona : Fundación Juan Miró, 2005, p.121.

Após o falecimento de Attilio Corrêa Lima em 1943, o “Plano A” é apresentado a Paul Lester Wiener, que já era então porta-voz do CIAM e representante dos EUA na contratação do projeto da Cidade dos Motores (era também membro honorário do IAB e participara como coautor do pavilhão brasileiro em NY com Niemeyer e Costa). Wiener oferece auxílio para finalização do projeto, sendo oficialmente contratado em 1945, juntamente com Josep Lluís Sert, como membros do *Town Plannings Associates* (TPA), fundado em 1942 e “dedicado ao desenvolvimento de projetos urbanos para a América Latina” (GIMENES, 1998:39), para a execução de um novo projeto para a Cidade dos Motores. As diretrizes projetuais seguidas pelos profissionais, assim como as do parecer de Corrêa Lima eram aquelas determinadas pelo urbanismo moderno discutido e divulgado nos CIAM, especialmente quanto ao zoneamento das funções urbanas, a classificação viária e o desenho das moradias.

De maneira geral, Lester e Sert seguiram as diretrizes propostas por Corrêa Lima, como na implantação dos blocos paralelamente à melhor orientação solar e na separação dos fluxos de pedestres e veículos. Ainda assim, Correia (1999) aponta que seriam efetuadas alterações significativas, por exemplo, quanto ao zoneamento, muito mais rigoroso no “Plano B” (Figura 26). De acordo com Costa (2010), o plano elaborado em 1945 apontava a divisão da cidade em três zonas distintas: “a zona residencial; a zona cívica e de recreação; e a zona industrial.” A proposição de um centro cívico era novidade, considerado essencial pelos arquitetos do TPA, com o intuito de ser um aglutinador de pessoas oferecendo equipamentos esportivos, centro comercial e de recreação, equipamentos culturais como biblioteca, locais para exposição e escola, restaurante, mercado, hotel, praça, café e cine-teatro, além dos edifícios administrativos, agências bancárias, correios e igreja (CORREIA, 1999; GIMENES, 1998).

Figura 26: Plano Geral para a Cidade dos Motores executado pela TPA. Fonte: FREIXA, Jaume. *Josep Ll. Sert*. Barcelona:Gustavo Gili, 1979, p.59.

Figura 27: Vista parcial da Cidade dos Motores. Fonte: FREIXA, Jaume. *Josep Ll. Sert*. Barcelona:Gustavo Gili, 1979, p.58.

O plano demonstrava clara hierarquia viária com separação de usos entre uma via principal (*arterial highway*) que contornava a cidade, sem atravessá-la; uma via perpendicular a esta (*main central highway*) que definiria o principal eixo da cidade a partir do qual se estruturavam as unidades de vizinhança e o centro cívico; vias que contornavam a cidade (*circunferencial highways*); vias locais de acesso às unidades de vizinhança que delimitariam seu tamanho e desenho; e no interior das unidades circulação de pedestres apenas, numa composição diagonal com relação às avenidas, que permeava todo o plano urbano (GIMENES, 1998). (Figura 27)

A disposição dos setores subordinava-se “à possibilidade do habitante se locomover a pé de uma área para outra, sendo estimada uma distância de 500m entre zonas” (COSTA, 2010:10). As tipologias habitacionais foram propostas no plano de modo a garantir as melhores condições de iluminação e ventilação e, assim como no plano de Corrêa Lima, diferenciavam-se em edifícios de apartamentos para famílias operárias e edifícios-dormitórios para solteiros, sendo previstas também casas unifamiliares. As moradias eram organizadas em unidades de vizinhança com seis a sete mil habitantes e dispunham de serviços como escola, comércio e lavanderias; os edifícios-dormitórios ficavam mais próximos do centro cívico e da zona industrial, enquanto os blocos de apartamentos eram dispostos em áreas verdes, de modo a evitar “uma superposição de atividades e de circulação destes dois tipos distintos de moradores” (COSTA, 2010:13), segundo o mesmo critério utilizado por Corrêa Lima.

Além da casa isolada no lote, havia dois tipos de edifícios destinados às famílias trabalhadoras, sendo estes com três ou oito pavimentos, onde se agruparam várias tipologias de apartamentos variando quanto ao número de cômodos e divididos em unidades com um só nível ou duplex. Cada bloco de apartamentos era interligado a um edifício de serviços coletivos que complementavam o programa de necessidades dos moradores dispondo oficinas, creche, depósitos, lavanderia e lojas de uso cotidiano. As escolas seriam construídas próximas ao setor habitacional em

meio a áreas verdes, adentradas apenas por vias de pedestres. Os alojamentos para solteiros, os edifícios-dormitórios, foram planejados em edifícios de nove pavimentos, onde, além dos dormitórios foram dispostos no interior do prédio lavanderias e banheiros comunitários.

Seria ainda elaborado, segundo Gimenes (1998), um “Plano C”, com a revisão da proposta anterior incluindo a redução da área ocupada pelas habitações, a proposição de uma *highway* a Oeste ligada à rodovia Rio-Petrópolis e cortada por uma avenida que seria o eixo viário do plano e, junto a outras duas vias, estruturaria duas unidades de vizinhança e o centro cívico no seu interior. O “Plano C” previa edifícios habitacionais com 3 ou 8 pavimentos, equipamentos diversos, um centro cultural e o “uso das especificidades topográficas para a correta ocupação do território” (GIMENES, 1998:121) com as áreas separadas pelas barreiras naturais ou por altitudes variadas.

O fim do Estado Novo e seu projeto de desenvolvimento nacional, associado ao fim da Segunda Guerra Mundial, alterariam o rumo do empreendimento como um todo. A fábrica foi construída, mas sua produção é restrita inicialmente a testes, sem o prestígio previsto por Vargas. Tanto as propostas de Attilio Corrêa Lima quanto às do TPA foram abandonadas e substituídas por um núcleo fabril acanhado que nada tinha a ver com o projeto moderno previsto para o local.

A racionalidade dos projetos para a Cidade dos Motores, expressa tanto no projeto arquitetônico quanto no planejamento urbano, seria finalmente erigida em solo brasileiro entre 1955 e 1960, quando da construção da nova capital nacional idealizada pelo presidente Juscelino Kubitschek e projetada por Lucio Costa e Oscar Niemeyer. Brasília foi apresentada em cinco anos, conforme a meta de seu idealizador, ainda não finalizada, mas – na aparência – pronta para sua fundação em 1960. Entre elogios e críticas, a capital se configuraria como a realização da cidade moderna racional dos CIAM, exportando para outros países a arquitetura e o urbanismo modernos do Brasil. O ideário da sociedade urbana sem classes na cidade planejada terminou, porém, com a formação e expansão das cidades satélites, a cidade não planejada, onde a maioria dos trabalhadores sem condição de se manter nas superquadras acabou morando.

I.1.2.5. Modernização Parcial e Excludente

Os dois momentos da urbanização brasileira descritos são representativos do que foi o projeto moderno de cidades no Brasil desde finais do século XIX até meados do século XX, culminando com a construção da nova capital federal na segunda metade da década de 1950. Diante dos exemplos estudados é possível perceber as referências a obras de reconstrução urbana e planos de cidades de outros países do Ocidente, denotando o fluxo de informações entre estes e o Brasil e,

mais do que isso, o intercâmbio de profissionais que, desde as primeiras décadas do século XX, reconheciam a possibilidade de realizar em solo brasileiro os projetos idealizados pelo urbanismo moderno, reconhecimento esse exacerbado na metade daquele século, conforme sugere Gorelik (In MIRANDA, 1999).

O período que vai desde aproximadamente meados do século XIX até 1930 é marcado, como bem denota Morse (1970:11), “pela consolidação de uma oligarquia baseada na posse da terra”, cujos poderes econômico e político se sobrepunham a governos centralizados enfraquecidos. Esta configuração, dada a importância da agricultura, especialmente da atividade cafeeira, que diferentemente de outras culturas predominantes em períodos anteriores, levou a elite agrária a estabelecer também residências urbanas e ampliou o poder desta classe sobre o espaço urbano, acarretaria na estruturação das cidades com base nos rumos dados pelos interesses da elite, principalmente nos casos de Rio de Janeiro e São Paulo. Conforme Villaça (2001) o principal fator determinante da estruturação urbana é a luta de classes por melhores localizações na cidade e a segregação que esta luta causa, como parte de um processo de dominação através do espaço urbano.

Nesse sentido prevalece o entendimento de Gorelik (In MIRANDA, 1999) de que naquele momento se configura nas cidades brasileiras uma “modernização conservadora”, que ao mesmo tempo procurava controlar o crescimento urbano espontâneo, entendido como modificador das condições pré-estabelecidas, e incutir nas cidades as características de uma metrópole europeia, mais de acordo às suas necessidades, acarretando inevitavelmente em um novo espaço urbano. Importavam a configuração de locais adequados para ver e ser visto, os melhoramentos como canalização de água potável e a iluminação, a princípio a gás e logo elétrica, a circulação com os novos meios de transporte disponíveis, melhorias que não atingiam a população como um todo.

Diante do aumento populacional urbano decorrente da imigração estrangeira e do fim da escravidão, crescia o número de moradias precárias nas cidades, ao mesmo tempo em que doenças proliferavam, exigindo um tratamento adequado ao espaço urbano, que se distinguiu na aplicação de medidas sanitaristas e no afastamento da população pobre do centro, em função da localização privilegiada da elite, sem a previsão de uma política destinada à habitação econômica, à mercê do mercado privado de locações.

O quadro de crescimento da população pobre e de agravamento das condições sanitárias em decorrência da ampliação da atividade cafeeira é, como já mencionamos, semelhante ao quadro inglês (europeu) no início do século XIX, resultante negativa da Revolução Industrial, guardadas as diferentes proporções e cenários políticos. Entretanto, o tema que levou aos projetos das primeiras cidades idealizadas, predecessoras da cidade moderna, foi, desde o princípio, a busca pelo fim da divisão social do trabalho entre cidade e campo, que alterou as condições urbanas, conformando a

cidade industrial, e de habitação, questão central das novas proposições. No Brasil, as cidades vinculadas ao sistema cafeeiro cresciam naquele momento justamente em função de uma atividade rural, de modo que a divisão social do trabalho entre campo e cidade ainda não se manifestava claramente.

Essa situação se associa à própria condição da elite, originária das relações de escravidão e dos latifúndios agrícolas. A herança das relações expressas pelo sistema escravocrata se manifestaria na sustentação da estratificação social, que, mesmo com o início do trabalho livre, impedia ou dificultava a mobilidade social dos indivíduos e se apoiava na manutenção das condições inerentes a cada classe, como garantia do predomínio do poder da elite. Conforme sugerido por Le Corbusier (1981:201)³⁰ para quem as “velhas modalidades de propriedade que se opõem à transformação da cidade e da casa,” a herança do latifúndio implicaria no reconhecimento do valor da terra urbana e da propriedade particular e, conseqüentemente, no seu valor como mercadoria, limites determinantes ao estabelecimento pleno do projeto moderno para toda a coletividade,

Uma constatação importante está em que, devido à inexistência de uma clara divisão social do trabalho entre cidade e campo, e aos interesses da elite expressos na questão da terra urbana e na manutenção da estratificação social, o projeto de urbanização brasileiro, na virada do século XIX para o século XX, não carregou consigo, como nos processos europeus de planejamento urbanístico no século XIX, a preocupação em buscar novos modos de habitar e conviver que garantissem melhores condições de vida à população pobre/trabalhadora, caracterizando, portanto, conforme supõe Campos (2002), uma apropriação meramente parcial do ideário moderno e, ao mesmo tempo, excludente, não garantindo a toda a população os melhoramentos urbanos.

No segundo momento da urbanização brasileira, expresso desde 1930 até aproximadamente a década de 1950, se delineia claramente o papel da vanguarda associada ao Estado benfeitor, conforme aponta Gorelik (In MIRANDA, 1999). Não significa que obras baseadas nos princípios do embelezamento e do sanitarismo deixassem de ocorrer; elas se mantêm, porém, com menor importância relativa dentro do cenário político, não mais descentralizado e controlado pela oligarquia agrária e, sim, centralizado em um governo que se fez forte e presente no campo do projeto urbano.

O Estado assume a condição de liderança na reorganização socioeconômica e política do Brasil, determinando como princípio a construção de uma identidade brasileira, expressa no desenvolvimento nacional e no atendimento a questões sociais antes desprezadas. Desse princípio decorre o incentivo estatal à industrialização e a valorização do trabalhador como o novo homem brasileiro. Martins (1987) analisa a relação que se estabelece entre o Estado pós-Golpe de 1930 e a

³⁰ LE CORBUSIER. *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1981, publicado originalmente em 1923.

vanguarda moderna e revela um esforço de superação da divisão tradicional entre arte e técnica, que leva a arte a afastar-se de sua conotação metafísica e integrar-se ao processo de transformação social, caracterizando o aspecto construtivista da vanguarda nacional, já descrito em Gorelik (In MIRANDA, 1999). Assim, ao mesmo tempo em que a arte se politiza e demonstra a preocupação em denunciar as condições de vida da população, a cidade se torna o objeto de trabalho, como *lócus* da produção capitalista a ser reorganizado em favor da coletividade. Compreendemos que o entendimento da vanguarda como “arquitetura de Estado” é insuficiente ou mascara o que de fato ocorria no sentido de que, mais que a sugestão de um “estilo estatal”, parece ter havido a abertura política para a arquitetura moderna e o urbanismo moderno como representativos da questão social que o governo procurava valorizar.

Nestes novos projetos urbanos, fossem cidades novas rumo a Oeste ou cidades implantadas a partir de núcleos operários, é possível reconhecer a vontade estatal em estender a moradia cidadina à população trabalhadora e a preocupação por parte dos profissionais em cumprir a função social da arquitetura, expressa no desenho diferenciado de bairros residenciais e edifícios multifamiliares de apartamentos e na apropriação de conceitos da unidade de vizinhança e da cidade-jardim, onde diferentes classes sociais seriam adequadamente alojadas. Entretanto, apesar do interesse estatal em valorizar o trabalhador, ainda prevaleciam os interesses das elites, de modo que na construção e posterior ocupação, ficava em segundo plano a dimensão social da arquitetura, caracterizada pela extensão do alojamento a toda a população e, ainda, a modernização brasileira se faria parcial e excludente.

I.2. Projetos de Habitação Popular

I.2.1. Habitação Popular na Inglaterra

Ao identificar projetos pioneiros de cidades modernas como reações às condições negativas das metrópoles industriais na Inglaterra parece importante também destacar as realizações inglesas no campo específico da moradia e da saúde pública, resultantes de ações diretas e pontuais no espaço urbano como tentativas de amenizar os efeitos perversos da industrialização, que se configuram como os primórdios dos projetos de habitação popular, praticamente coetâneos aos primeiros projetos idealistas. Também a legislação que se delineia a partir de meados do século XIX

para dar conta dos temas da saúde pública e da habitação é pioneira e se tornaria referência em muitos outros países, inclusive no Brasil, sendo analisada em 1930 por Prestes Maia na sua “Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo”.

As transformações ocorridas na Inglaterra no final do século XVIII e no início do século XIX quanto ao incremento tecnológico nos métodos de produção e comunicação, modificaram também as relações sociais, possibilitando, como já descrito anteriormente, o desenvolvimento de duas classes fundamentais para o desenrolar do processo que seria conhecido como Revolução Industrial: a burguesia e o proletariado.

Os burgueses eram originalmente aqueles que nos burgos, ou cidades comerciais, se dedicavam às atividades de comércio, sendo os responsáveis pela formação das guildas, associações que buscaram promover seus interesses e que seriam de fundamental importância no desenvolvimento do capitalismo industrial. Esta classe tinha interesses contrários àqueles da nobreza, e nas cidades que se industrializavam a aristocracia perdeu força para a burguesia que se associou aos monarcas na constituição dos Estados Nacionais³¹ e assumiu o topo da pirâmide social, sendo a detentora do capital e dos meios de produção, ou seja, prédios, máquinas, matérias-primas e bens produzidos.

Com a ascensão da burguesia, se forma também o proletariado, uma classe inteiramente nova que ocupa a base da hierarquia social, constituída por aqueles que possuíam nada além de sua força de trabalho para sobreviver, sendo totalmente destituídos de meios de produção. Estes trabalhadores diferenciavam-se dos artesãos medievais, pois os últimos possuíam os objetos que fabricavam e também os meios para produzi-los, enquanto no caso dos primeiros, os produtos de seu trabalho e os meios de produção não lhe pertencem, mas àqueles que compram sua força de trabalho e lhe pagam um salário, os burgueses. Essa população era constituída em boa parte por aqueles que migravam dos campos em razão das Leis de Cercamentos, sendo, portanto destituídos não apenas de seus meios de produção, mas de qualquer bem ou condição de subsistência.

Desde o século XIV vigorava na Inglaterra um sistema que procurava assegurar a população pobre, consolidado em 1601, pela Rainha Elizabeth I, como *Poor Law* (Lei dos Pobres). De acordo com a *Poor Law*, cuja aplicação era feita de maneira descentralizada em cada cidade, a população sem residência e sem trabalho deveria ser assistida e abrigada, e àqueles que tivessem boas condições de saúde deveria ser oferecido algum tipo de trabalho. Em 1662 o *Settlement Act* acrescentou à legislação o princípio de que a população pobre deveria ser acolhida em sua própria cidade, podendo ser remanejada conforme fosse necessário (HIGGINBOTHAM, 2011).

³¹ Ver a primeira seção deste capítulo.

Contudo, ao final dos anos 1820, crescia a insatisfação com o sistema como um todo, especialmente entre proprietários de terras e industriais que consideravam que a *Poor Law* configurava uma restrição à mobilidade dos trabalhadores, o que muitas vezes significava um impedimento ao progresso, dada a impossibilidade de saírem de suas cidades e se dirigirem a locais em que havia demanda por mão-de-obra. “Crescia também uma inquietação entre a população pobre, particularmente nas áreas rurais, levando-os a revoltas e ataques aos abrigos” (HIGGINBOTHAM, 2011, tradução nossa). Em 1832, o Governo britânico decidiu nomear uma Comissão Real para revisar o sistema.

Fazia parte dessa comissão o reformador social Sir Edwin Chadwick, um dos principais redatores do relatório, que dentre as resoluções “decretou que não deveria ser dada assistência a nenhum pobre saudável em outro local que não em uma *workhouse*.” (FEE & BROWN, 2005:866, tradução nossa). Deste relatório resultou o *Poor Law Amendment Act*, mais tarde conhecido como *New Poor Law*, em oposição à legislação de 1601, conhecida como *Old Poor Law*.

1.2.1.1. *Workhouses*

A partir de então, cidades se uniam em associações denominadas *Poor Law Unions*, que assumiram o controle das *workhouses*, onde eram oferecidos abrigo e trabalho àqueles que não tinham como se sustentar. Para viver numa *workhouse* os candidatos passavam por examinadores, que julgavam sua real necessidade de receber assistência; depois de admitidos os futuros moradores passavam ainda por um rigoroso exame médico. A comissão propôs que todas as novas *workhouses* devessem permitir a separação dos pobres em pelo menos quatro grupos distintos, cada um alojando separadamente idosos e doentes, crianças, homens sãos e mulheres sãs, como forma de evitar a difusão de doenças e vícios (FEE & BROWN, 2005).

As *workhouses* variavam enormemente em tamanho, desde a menor em Belford, Northumberland, abrigando cinquenta detentos, até a maior em Liverpool que podia atender milhares de pessoas. Entretanto, todos os abrigos tinham em comum o fato de serem comunidades praticamente auto-suficientes. Além dos cômodos básicos, como refeitório e dormitórios, os edifícios continham muitas vezes suas próprias padaria, lavanderia, alfaiataria e sapataria, hortas e pomares, e até mesmo chiqueiros. Contavam também com salas para atividades escolares ou escolas, e no caso das maiores *workhouses*, berçários, enfermaria, capela e necrotério. (HIGGINBOTHAM, 2011, tradução nossa).

Já existiam *workhouses* desde o século XVI, muitas delas, a princípio adaptadas em construções que anteriormente serviam a outros usos. Somente em finais do século XVII haveria projetos para *workhouses*, quando são construídos edifícios com maiores dimensões, o que se

confirmaria ao longo do século XVIII, embora ainda ocorresse a adaptação em prédios já existentes. Depois de 1834 aumentou o número de projetos e construções, inclusive com a execução de modelos.

Muitos destes complexos foram construídos sob o modelo *Courtyard Plan*, com o prédio principal circundando um pátio central (Figuras 28 e 30). Outros, porém admitiam a forma de blocos em forma de cruz rodeados por muros que formavam pátios de trabalho e exercício individualizados para cada grupo de internos, sendo este o modelo *Square Plan* (Figuras 29 e 31). Vários outros modelos foram largamente utilizados, entre eles o tipo Hexagonal ou “Y”, que era uma variação do tipo *Square* e os edifícios tipo Corredor.

O resultado imediato da *New Poor Law* foi a redução da percentagem de pobres nas pequenas cidades. Entretanto, decorreu também o direcionamento desta população a partir das áreas rurais para as novas cidades industriais, o que em pouco tempo multiplicaria a população destes centros. O aumento demográfico sem precedentes não pôde ser propriamente acompanhado por uma oferta de alojamentos, de modo que rapidamente boa parte do proletariado, além do enorme contingente de desempregados, foi obrigada a alojar-se inadequadamente em habitações precárias, de péssima qualidade, tanto no aspecto construtivo quanto no que diz respeito às condições de higiene. Além disso, muitos necessitados preferiam continuar vivendo nas ruas, apesar das péssimas condições que enfrentavam, posto que as *workhouses* fossem não raramente vistas como casas de trabalho forçado.

Figura 28: Workhouse do tipo Courtyard Plan: pátio do prédio principal de West Ashford. Fonte: Foto de Peter Higginbotham (2001), HIGGINBOTHAM, 2011.

Figura 29: Workhouse do tipo Square Plan: prédio principal de Andover. Fonte: Foto de Peter Higginbotham (2000), HIGGINBOTHAM, 2011.

Figura 30: Modelo Courtyard Plan para workhouses. Projeto de 1835. Fonte: HIGGINBOTHAM, 2011.

Figura 31: Modelo Square Plan para workhouses. Projeto de Kempthorne em 1835. Fonte: HIGGINBOTHAM, 2011.

Em 1831 havia ocorrido o primeiro episódio de cólera na Inglaterra, seguido em 1837 e 1838 por epidemias de gripe e febre tifóide, que dizimariam parcela considerável das populações dos grandes centros. Ficava claro, como aponta Benévolo (2009), que a insalubridade dos núcleos industriais estava relacionada com a propagação de doenças e que os surtos epidêmicos atingiam em especial os distritos mais pobres, onde pessoas se aglomeravam em pequenos cômodos e esgoto e lixo se amontoavam nas ruas. Diante dessa constatação passava a existir a preocupação em impedir ou reduzir a proliferação destas doenças para as casas saudáveis, o que poderia ocorrer se não fossem tomadas as devidas precauções.

Em 1839, segundo Fee e Brown (2005), o governo encomenda à Comissão responsável pela reforma da *Poor Law*, a realização de uma investigação sobre as reais condições sanitárias em que se encontrava a população operária inglesa. Essa pesquisa é base do relatório publicado por Chadwick³² em 1842 onde o autor demonstra uma ligação direta entre más condições de vida da população operária e a proliferação de doenças. Chadwick estava convencido de que medidas preventivas,

³² Chadwick, E. *Report to her Majesty's Principal Secretary of the State for the Home Department, from the Poor Law Commissioners, on an enquiry into the sanitary condition of the labouring population of Great Britain*. London:Clowes, 1842.

como drenagem, limpeza das ruas e moradias, suprimento de água e esgotamento de refugos favoreceriam a criação de um ambiente salutar e, portanto, tornariam as pessoas menos dependentes de ações reparadoras do Estado. O autor propunha a criação de um órgão central do governo que se responsabilizasse pela saúde pública, coordenando associações locais que cuidariam da pavimentação de ruas, do abastecimento de água, serviços de limpeza e drenagem de ruas, e outras medidas sanitárias cabíveis.

I.2.1.2. Legislação

Em 1848, diante de novo quadro epidêmico que assolava a Europa, o governo inglês aprova o *Public Health Act* com a criação de um Conselho Central de Saúde (*Central Board of Health*), do qual o próprio Chadwick foi o primeiro diretor. “O *Public Health Act* é um dos marcos na história da saúde pública, é o começo de um compromisso com um sistema de saúde pública pró-ativo e não reativo” (FEE & BROWN, 2005:866, tradução nossa), assim como preconizara o reformador social. Pela primeira vez o Estado se torna o regulador dos padrões de qualidade da saúde e do meio ambiente e passa a fornecer os recursos necessários para que as unidades municipais pudessem atingir e sustentar estes padrões.

A lei indicava que corporações municipais assumissem a responsabilidade por serviços como drenagens, abastecimento de água e pavimentação e que o financiamento das melhorias fosse pago a partir do recolhimento de impostos. Recomendava ainda que conselhos locais de saúde (*Local Boards of Health*) fossem criados nos locais onde a taxa de mortalidade fosse acima de 23 casos em cada grupo de 1.000 pessoas (FEE & BROWN, 2005).

A existência da *Public Health Act* não alterava, porém a necessidade de uma legislação voltada especificamente para as habitações. “A primeira lei que permitiu às autoridades intervir na produção habitacional foi a *Lodging Houses Act* de 1851, a primeira lei cujo principal objetivo era contribuir com a provisão habitacional” (MURIE, 1983:31, tradução nossa). A *Lodging Houses Act* permitia às autoridades comprar edifícios que pudessem servir de alojamentos, contudo não criava um sistema de controle e inspeção, nem agências para realização das atividades.

Em 1866 a *Labouring Classes Dwelling Act* habilitou uma comissão a realizar empréstimos para a construção de habitações para as classes trabalhadoras. Um regulamento de 1868 altera detalhes da lei de 1866, ampliando os poderes das autoridades sanitárias em relação à drenagem e remoção de entulhos das residências.

Em 1868 tem início a remoção de favelas com a promulgação da *Artisans and Labourers Dwelling Act* ou simplesmente *Torrens Act*. Esta lei dava às autoridades locais poder para obrigar proprietários a demolir ou reparar habitações insalubres, e manter suas propriedades em um padrão habitável. Esta foi a primeira legislação nacional para combater barracos de favelas, embora a ação fosse limitada por procedimentos legais e pelas altas compensações que deviam ser pagas aos moradores. Em 1879 a *Torrens Act* foi alterada de modo a tornar obrigatórias as compensações aos moradores, permitindo ainda que as próprias autoridades locais reconstruíssem as habitações (MURIE, 1983).

A *Artisans' and Labourers' Dwellings Improvement Act*, a *Cross Act*, de 1875, foi uma lei do Parlamento do Reino Unido proposta por Richard Cross, secretário de habitação durante o segundo governo conservador do primeiro-ministro Benjamin Disraeli, que incluiu a permissão aos conselhos locais para comprar áreas de favelas, a fim de removê-las e depois construir moradias saudáveis. Parte da reforma social feita por Disraeli era destinada a sua política de "elevação do povo", a classe trabalhadora, declarada em seus discursos de 1872 em campanhas eleitorais, mas outra parte se interliga ao modelo conservador adotado pelo primeiro-ministro.

A *Cross Act* deu às autoridades locais poderes de expropriação de áreas impróprias para a habitação, obrigando os moradores de favelas a vender suas casas em troca de algum ressarcimento, focando-se nas grandes demolições, enquanto o *Torrens Act* voltava-se mais às ações individuais e reabilitadoras; permitiu ainda que construtoras utilizassem baixas taxas de juros para demolir e depois construir habitações nestes locais. O alcance desta medida não foi grande devido às indenizações, de modo que em 1879 a *Artisans and Labourers' Dwellings Improvement Act* alterou os termos de compensação e realojamento das pessoas deslocadas. No entanto, os problemas de realocação a custos acessíveis permaneceram.

Em 1885 a *Housing of the Working Classes Act* estabeleceu que cada autoridade local encarregada da execução das leis relativas à saúde pública deveria aplicá-las de forma a garantir as boas condições sanitárias de todas as instalações de seu distrito, e deu poder às autoridades locais para controlar o regimento de alojamentos. Em 1890 conferiu aos governos locais o direito de construir habitações utilizando o dinheiro de impostos, e tornou um dever dos médicos responsáveis pela saúde pública o relato de alojamentos impróprios e áreas de favelas. A sua importância, segundo Murie (1983), foi a introdução da construção de habitação social, ou seja, moradias populares construídas pelo próprio governo, através do princípio de atender a demanda existente e não como medida de emergência após demolições ou ações reparadoras; além disso, estas construções seriam moradias familiares, não simples abrigos ou albergues.

1.2.1.3. *Model Dwellings Companies* (MDCs)

Trabalhos de reformadores sociais como os de Chadwick motivaram ainda ações individuais como das *Model Dwellings Companies* (MDCs), um grupo de empresas privadas que passa a atuar na Grã-Bretanha procurando melhorar as condições de moradia das classes trabalhadoras através da construção de novas casas, ao mesmo tempo recebendo uma bastante vantajosa taxa de retorno financeiro. A movimentação das MDCs começou timidamente em Londres, com a *Society for Improving the Condition of the Labouring Classes* e a *Metropolitan Association for Improving the Dwellings of the Industrious Classes*, em 1830 e 1841 respectivamente. A metade do século XIX viu o ápice das MDCs, com cerca de 30 empresas distintas operando em Londres antes de 1875 através do oferecimento de unidades residenciais unifamiliares, majoritariamente no meio urbano em blocos multifamiliares ou subúrbios adensados onde predominavam unidades horizontalizadas em renque.

A publicação d'“A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra” por Friedrich Engels em 1844 e do Manifesto do Partido Comunista, por Marx e Engels, em 1848 aumentou a preocupação com o bem-estar do proletariado e foi determinante na criação de novas MDCs. O apoio de figuras públicas e mostras de projetos de habitações-modelo na Grande Exposição de 1851 melhorariam a consciência pública e fariam aumentar os investimentos.

A *Labourer's Friend Society* foi fundada no Reino Unido em 1830 com a proposta de melhorar as condições da classe trabalhadora. Para tanto previa a doação de uma porção de terra aos trabalhadores rurais que se destinava tanto a moradia quanto ao cultivo. Em 1844 a empresa muda seu nome para *Society for Improving the Condition of the Labouring Classes* (SICLC) e seu propósito adquire os contornos da construção de casas para os trabalhadores que pudessem ser adotadas como modelos, tornando-se a primeira das *Model Dwellings Companies*. A sociedade foi apoiada por muitas figuras influentes da época e contou ainda com o patrocínio da Rainha Victoria e com o Príncipe Consorte como primeiro presidente. A primeira obra urbana foi concluída em 1846, em Bagnigge Wells, Pentonville, com autoria de Henry Roberts. Os prédios de Roberts atentavam particularmente para aspectos de salubridade e ventilação, fazendo da SICLC uma empresa de alto padrão, o que rendeu uma mostra da Grande Exposição de 1851, a despeito de críticas quanto ao aspecto sombrio de suas obras devido a seu *design* funcional (THE SOCIETY FOR IMPROVING..., 2011).

A *Metropolitan Association for Improving the Dwellings of the Industrious Classes* (MAIDIC) foi formada em 1841, mas passou vários anos adquirindo capital antes de começar seus projetos de construção, tendo sido, portanto, não a primeira a executar casas para os trabalhadores, mas a primeira associação a ser fundada expressamente com este propósito. Os edifícios habitacionais começaram a ser construídos depois que o governo inglês estabeleceu as companhias em bases mais

comerciais, garantindo um retorno mínimo de 5% do investimento, o que se tornaria um modelo de filantropia, sendo a MAIDIC uma das primeiras associações a adotá-lo. Os primeiros blocos foram concluídos em 1848, com 21 apartamentos de dois quartos e 90 apartamentos de três quartos, em Old St. Pancras Road, constituindo um modelo associativo, com todas as comodidades comunitárias, tais como casas de banho e cozinha (TREMENHEERE, 1856). Este tipo de residência, com grandes blocos e instalações compartilhadas se tornou o padrão para as *Model Dwellings Companies*. A MAIDIC foi uma das maiores empresas de habitação de Londres e em 1900 já abrigava mais de 6.000 pessoas.

Uma das primeiras MDCs a se formar na segunda metade do século XIX foi a *Peabody Trust*, atualmente uma das maiores associações habitacionais de Londres possuindo mais de 19.000 propriedades, e atuando também como instituição de caridade e agência de recuperação urbana. A *Peabody Trust* tem suas origens em 1862, a partir de uma doação feita pelo banqueiro americano George Peabody em benefício do povo de Londres, cidade onde passou grande parte de sua vida (PEABODY, 2011).

A doação, que ficou conhecida como o “Fundo de Doação Peabody”, ficou a cargo de um comitê formado para garantir que os donativos fossem usados para melhorar a condição dos pobres de Londres. Este comitê decidiu que o fornecimento de moradias saudáveis seria a melhor forma de utilizar os fundos, dando início à produção de apartamentos similares aos de outras *Model Dwellings Companies*, oferecendo, porém, aluguéis em níveis mais baixos, o que levou a queixas por parte das demais empresas (Figura 32). Em 1965 a *Peabody Trust* assumiu o controle da *Society for Improving the Condition of the Labouring Classes*, que a partir de 1959 fora renomeada como *1830 Housing Society*.

Figura 32: Conjunto de casas construídas pelo *Peabody Trust*. Fonte: <<http://www.geograph.org.uk/photo/237820>> Acesso em 31 ago. 2011.

Outra importante MDC foi a *Artizans', Labourers' and General Dwellings Company*, fundada em 1867 por William Austin, um ex-trabalhador rural que buscava construir novas casas para a classe

trabalhadora como forma de superar a destruição de moradias causada pela construção de ferrovias e outras obras ocasionadas pela expansão industrial. Ao contrário do modelo escolhido por outras empresas que adotaram habitações centrais com edifícios em altura, concentrou-se nas construções baixas em propriedades suburbanas, próximas a linhas férreas, o que permitia ao morador viver no campo e deslocar-se facilmente até a cidade. (Figura 33)

Figura 33: Conjunto de casas construídas pela *Artizans, Labourers & General Dwellings Company* no subúrbio-jardim Noel Park, área norte de Londres. Fonte: <<http://en.wikipedia.org>> Acesso em 30 ago. 2011.

Seus projetos mais conhecidos são quatro grandes complexos habitacionais construídos na então periferia de Londres, que em muito contribuíram com a diminuição do déficit habitacional da cidade. O primeiro destes conjuntos foi o Shaftesbury Park, de 1872, uma cidade operária que consistia de 1.200 casas com lotes ajardinados dispostas em amplas ruas arborizadas. Em decorrência do *Cross Act* de 1875, que resultou nos primeiros esquemas de remoção de favelas e na necessidade de habitações em blocos de moradias para re-alocar os ocupantes, a *Artizans' Company* construiu, entre 1885 e 1892, 1.467 edifícios com cinco e seis pavimentos nos distritos Central e West End de Londres (SUN LIFE PROPERTIES..., 2011).

Muitas outras *Model Dwellings Companies* atuaram na Inglaterra, especialmente em Londres. Ao mesmo tempo em que eram apoiadas por personalidades ilustres e pelo próprio governo, também eram alvos de críticas de figuras como Engels, cuja opinião consistia em que tais habitações eram um meio de garantir a continuidade do capitalismo e do emburguesamento da sociedade. Boa parte das críticas partia do pressuposto de que as MDCs não previam habitações para a população realmente carente, concentrando-se no operariado e demais classes trabalhadoras.

A partir do século XX, os posicionamentos sobre as MDCs tomaram dois rumos. O primeiro afirmava que o sucesso financeiro de algumas dessas empresas mostrava que elas teriam configurado uma ajuda significativa para os pobres se o seu funcionamento não tivesse sido interrompido pela chegada das habitações sociais nas propriedades do *London County Council*. A outra

frente, por sua vez, argumentava que as falhas das MDCs em atender às necessidades dos mais pobres haviam causado a necessidade de intervenção do Estado para resolver a crise da habitação.

O *London County Council* foi criado em 1889 como resultado da Lei Governamental Local de 1888, sendo a primeira forma metropolitana de governo local e ao longo de sua existência, até 1965, o principal órgão governamental de Londres. Entre seus direitos e deveres estavam aqueles relacionados à saúde pública, habitação e saneamento, tais como: prevenção da propagação de doenças causadas por animais, serviço médico distrital, trabalhos de drenagem, manutenção de hospitais e ambulâncias, criação de espaços livres, prevenção da poluição fluvial, remoção de áreas insalubres e o desenvolvimento de amplo programa habitacional.

Cobriu a área hoje conhecida como *Inner London*, sendo a autoridade municipal sobre os segmentos de educação, planejamento urbano e habitação social, cujos projetos eram executados por um grupo de arquitetos ligados ao órgão. Estes profissionais se destacaram nos primeiros anos de atividade pela construção de habitações ao mesmo tempo atraentes e saudáveis sendo, após a Segunda Guerra Mundial, os responsáveis por um extenso programa de planejamento, reconstrução e modernização das obras municipais de Londres como escolas, praças e principalmente habitações, que haviam sido severamente atingidas (das 98.000 moradias de propriedade do LCC, 11.000 foram danificadas ou destruídas). Em 1965 o *London County Council* seria substituído pelo *Greater London Council* que atuou até 1986, ao qual foi atribuída maior abrangência, tanto de lugares resguardados quanto de serviços prestados.

I.2.1.4. Uma síntese sobre a referência inglesa

A despeito da existência da *Poor Law* britânica desde 1600, somente por volta de 1830 se tomariam medidas mais drásticas quanto à solução do problema da inadequação da moradia popular com a efetivação do papel das *workhouses* e constituição das *Model Dwelling Companies*. Dado que desde 1817 e 1822, Owen e Fourier respectivamente, tenham proposto modelos de cidades reativos às condições da metrópole industrial, conclui-se que pelo menos mais uma década foi necessária até que soluções práticas fossem efetivadas no sentido de superar os resultados negativos da industrialização, como a falta de alojamentos e as precárias condições de higiene.

É admissível até que esses primeiros projetos utópicos tenham de algum modo influenciado a concepção dos alojamentos tanto no caso das *workhouses*, quanto nas MDCs, quando nos atentamos para aspectos como a racionalidade construtiva, a salubridade, a garantia de serviços coletivos e a vida comunitária proposta em alguns destes empreendimentos.

Reafirma-se a noção de que estes primeiros projetos de habitação popular na Inglaterra, em resposta ao enorme adensamento populacional no início do século XIX, assim como a legislação sanitaria, constituem ações parciais no âmbito da cidade industrial, que não pretendem modificá-la substancialmente ou substituí-la, mas responder pontualmente às condições impostas. No entanto, relativamente às moradias construídas, é importante destacar seu caráter predominantemente urbano, com a ocupação através de blocos multifamiliares nas áreas centrais ou a construção extensiva de renques de casas, tanto no centro quanto nos subúrbios, projetos que, respondendo à necessidade de habitação, de alguma forma atuavam também na urbanização, embora sem a ideologia de construir uma nova cidade em oposição à metrópole industrial.

Sugere-se que as tipologias utilizadas na produção destas primeiras habitações destinadas à população pobre, o edifício multifamiliar e a ocupação de bairros com unidades unifamiliares em renque, geminadas ou isoladas, constituiriam padrões a serem repetidos e reinventados, indicando uma resiliência da forma de construir habitação popular. Suporta esta proposição o fato de que no quarto CIAM, realizado em 1933 e que resultaria na publicação da Carta de Atenas por Le Corbusier em 1943, se define a possibilidade de utilização de três tipologias habitacionais: a unidade unifamiliar na cidade-jardim, a unidade unifamiliar junto a uma pequena área rural e o edifício multifamiliar provido de serviços coletivos (LE CORBUSIER, 1993).

O projeto da habitação econômica seria assim absorvido pelo projeto moderno não apenas de arquitetura, mas também de urbanismo – conforme exposto na seção 01 deste capítulo – sendo a partir da célula mínima habitacional produzida em série que se desenvolveriam os bairros ou unidades de vizinhança e depois a cidade.

1.2.2. A Habitação Popular no Brasil

No Brasil o início da produção de habitações populares, assim como na Inglaterra, remete à constituição e ao crescimento de uma classe na base da pirâmide social, desprovida de bens e condições de subsistência. Na Inglaterra, essa posição é ocupada pelo proletariado, classe de trabalhadores subjugados pela burguesia da cidade industrial. No Brasil, também os trabalhadores ocupariam o posto mais baixo da hierarquia social, sendo, no entanto, provenientes de uma economia agrária e que levaria alguns anos para configurar-se como um operariado tipicamente urbano, o que ocorreria de forma mais explícita nas primeiras décadas do século XX.

Devido à expansão do café, dão-se importantes deslocamentos no território, configurando em especial, conforme descreve Morse (1970), um movimento centrípeto do campo em direção às

idades e implicando no crescimento da população urbana. Esse processo é explicado por Singer (1978) como originário de “fatores de expulsão”, ou seja, aqueles que levam a população a descolar-se de seu local de origem, e “fatores de atração”, aqueles que levam a população a dirigir-se a um determinado local.

No caso brasileiro, principalmente na região cafeeira, e aqui se subentende Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, é possível admitir que a “expulsão” dos trabalhadores rurais se explica em parte pela abolição dos escravos que, libertos, tenderam a abandonar as lavouras de café. A exportação do produto, no entanto, crescera em meados do século e, com a proibição do tráfico negreiro em 1850, escravos foram trazidos de outras partes do país; porém, “quando esta mão-de-obra começou a escassear, recorreu-se ao imigrante europeu” (SINGER, 1978:120), trazido às lavas com a promessa de trabalhar como colono nas plantações de café brasileiras. Ainda segundo Singer (1978:120), “a incompatibilidade entre trabalho escravo e trabalho livre no mesmo setor de atividade” foi um dos fatores que impeliram a abolição da escravatura.

A imigração, por sua vez, ocasionaria outro fator de expulsão do campo devido às condições de trabalho encontradas nas lavouras sob o “regime de parceria”, em que a doação de uma pequena propriedade, onde o imigrante deveria plantar para sua subsistência, o sujeitava ao patrão desde sua chegada até que tivesse quitado sua dívida. Assim, impedidos de guardar para si os frutos de seu trabalho, os imigrantes abandonavam as plantações e partiam para as cidades tão logo fosse possível (FINEP/GAP, 1985). Posteriormente, novo regime de imigração seria introduzido nas lavouras pelo próprio governo, que subsidiaria a vinda de imigrantes, não impedindo, porém, que boa parte deles se dirigisse também às cidades.

Singer (1978:40) afirma ainda que “entre os fatores de atração, o mais importante é a demanda por força de trabalho [...] que proporciona oportunidades econômicas”, na maioria das vezes melhores que nos locais de emigração. Assim, as primeiras fábricas estabelecidas em finais do século XIX, principalmente na cidade de São Paulo, constituíram o elemento necessário para atrair um grande contingente populacional disposto a vender sua força de trabalho. O processo de industrialização brasileiro, contudo, demoraria a ganhar força e incentivo estatal, o que ocorreria somente a partir da década de 1930.

I.2.2.1. O Estado Republicano Liberal

Foi por volta de 1886, quando as atividades urbanas, principalmente na capital paulista, tornaram-se intensas devido à expansão da atividade cafeeira, que a falta de moradias adequadas à

população pobre foi entendida como um problema (Correia, 2004)³³. Segundo Bonduki (1998) e Blay (1985) naquele momento os trabalhadores abrigavam-se em vários tipos de alojamentos precários tais como os “hotéis-cortiços”, onde viviam operários sem família em aposentos bastante reduzidos; as moradias improvisadas em “cômodos de fundo de lote”, que eram alugados pelas famílias operárias e considerados o pior tipo de acomodação por ficarem próximos a estábulos e depósitos insalubres; as “casas de cômodos”, antigas casas e sobrados transformados em cortiços. Havia também moradias construídas por empresários e destinadas ao mercado rentista como o “cortiço-pátio”, que se localizava no interior de quadras, onde se dispunha de um pátio de três ou quatro metros de largura para o qual se abriam as portas e janelas das casas enfileiradas, havendo sempre uma espécie de mercearia para abastecer os moradores; eram “altamente rentáveis em virtude do intenso aproveitamento do terreno e da economia de material possibilitada por sua organização espacial” (BONDUKI, 1998:25). E havia ainda as “casinhas”, que, embora voltadas para a rua, às vezes fechavam quarteirões inteiros com construções e posto que abrigassem mais pessoas do que fosse compatível com seu tamanho, não atendiam a questões de higiene e iluminação.

Acreditava-se que casas precárias e insalubres propiciavam a promiscuidade, o vício e as doenças e que não ofereciam condições apropriadas ao descanso, fazendo de seus moradores trabalhadores ineficientes. “Entendidas como ambientes favoráveis a incestos, prostituição e toda sorte de vícios, essas moradias surgiam [...] como ameaça social, com graves influências negativas ao caráter do trabalhador” (CORREIA, 2004:05).

Com a chegada contínua de imigrantes e migrantes formava-se uma massa de desempregados, aspirantes ao trabalho nas indústrias que se estabeleciam, o que exigia que medidas fossem rapidamente tomadas quanto ao alojamento dessa população, pois se acreditava que a falta de habitações adequadas pudesse ser um obstáculo ao desenvolvimento, caso a crescente oferta de mão-de-obra minguasse por não ter onde morar.

Como já apontado anteriormente, as obras de saneamento eram um dos principais focos de ação dos projetos urbanísticos na virada do século XIX para o século XX, com grande preocupação referente à higiene das moradias populares, sendo possível afirmar “que a ação estatal sobre a habitação popular se origina e permanece na Primeira República voltada quase que apenas para este problema” (BONDUKI, 1998:20), embora com poucos resultados concretos, concretizando-se principalmente em novas normas construtivas.

Não fossem as ações dos chamados engenheiros sanitaristas que, devido à preocupação com a saúde pública, visitavam as moradias dos trabalhadores e faziam relatórios a respeito de suas

³³ Até este momento, a maioria dos trabalhadores era escrava e, portanto, a preocupação com sua moradia era mínima, uma vez que a função das senzalas era mais impedir a fuga dos negros para os quilombos do que abrigá-los apropriadamente.

condições, não se conheceria muito sobre as habitações populares do período. Sabe-se que em grande parte ocupavam os locais menos favorecidos da cidade, como regiões de várzeas e áreas periféricas, enquanto a elite se empenhava em dar uma aparência europeia à área da cidade que ocupava, sendo as obras deste setor as mais documentadas do período.

A péssima situação em que vivia a maioria dos trabalhadores, somada à falta de serviços públicos de água e esgoto e ao fato de que diariamente levas de imigrantes, que viajavam nos porões dos navios em condições subumanas, chegavam à cidade trazendo toda sorte de doenças, gerou na capital paulista o medo de um surto epidêmico, o que exigiu do Estado providências mais enérgicas. A ação estatal procurou operar através de um controle sanitário mais efetivo sobre as moradias operárias, pois se acreditava que a partir da habitação pobre as doenças se espalhavam para o restante da cidade e, ainda, através da atuação direta sobre a infraestrutura, com fornecimento de água e redes de esgoto e serviços como pavimentação de vias, drenagem de várzeas e canalização de córregos, além da melhoria das condições das ruas com alargamentos e pavimentação, atitudes que nem sempre eram empregadas nos bairros pobres, mas principalmente sob a forma de melhoramentos junto às áreas centrais, beneficiando mais as classes dominantes que os trabalhadores.

De acordo com Correia (2004) o excesso de umidade nas residências mal ventiladas e pouco iluminadas é tido como a grande causa dos surtos de doenças. É a partir deste entendimento que, já em meados do século XIX, novas normas passam a prever os recuos laterais e frontais, como forma de garantir maior insolação e ventilação às moradias, e ainda os porões, que afastavam a casa do solo e ainda protegiam o interior das casas da vista dos que passavam nas ruas, garantindo certa privacidade às famílias.

Também aos materiais e métodos arcaicos de construção com barro e pedras era atribuída a umidade excessiva das habitações, incluindo as construções mais abastadas, assomando-se às plantas que previam pouco espaço para arejamento como as alcovas, quartos sem qualquer iluminação ou ventilação. Assim, engenheiros e médicos sanitaristas requeriam a utilização de novos materiais e novos modos de construir indicando, por exemplo, o uso da argamassa e a reforma das construções, com a inserção de pátios descobertos junto aos quartos.

Vilas Operárias

Apesar de exercer grande controle quanto a aspectos sanitários e construtivos, o Estado liberal não atuou na construção de moradias adequadas aos trabalhadores, o que rendeu a concessão deste serviço ao setor privado (BLAY, 1985).

No Brasil, indústrias, empresas de mineração, companhias ferroviárias e empresas imobiliárias estiveram envolvidas na construção de casas salubres e baratas para proletários, a partir sobretudo da década de 1890. [...]. A presença de empreendedores imobiliários se deu incentivada pelo poder público através de benefícios diversos, que incluíam isenção de impostos e direitos de desapropriação de terrenos. (CORREIA, 2004:39).

A produção de habitações operárias, aquelas destinadas à população empregada nas fábricas e ferrovias, e que muitas vezes servia como intermediação no vínculo entre trabalhador e fábrica, era uma fonte de rendimentos, uma mercadoria aos olhos de investidores capitalistas, uma vez que não houvesse ainda nas cidades muitas opções de investimento para os volumosos ganhos com a atividade cafeeira e pouco se pudesse investir na indústria ainda incipiente, que produzia basicamente bens de consumo. Uma vez que praticamente todas as moradias operárias eram alugadas, já que não havia programas de financiamento e um trabalhador levaria anos até ter rendimentos suficientes para comprar sua própria casa, a construção de habitações populares tornou-se muito atraente àqueles que queriam aplicar seus ganhos em algo rentável (BLAY, 1985).

As novas construções acabaram por adquirir diferentes padrões, que atenderam à demanda não só por parte do operariado, mas também dos setores mais abastados. O foco da ação, porém, eram os trabalhadores, e assim se conformaram as vilas operárias, que assumiam basicamente dois tipos: as vilas de empresas, construídas pela própria indústria para abrigar seus trabalhadores, e as vilas de particulares, que as construíam como fonte de renda através do aluguel.

As primeiras, menos numerosas, eram quase sempre construídas próximo às fábricas e ferrovias. Posto que os valores das locações não fossem tão baratos quanto se pretendia, embora o Estado garantisse privilégios aos investidores, tais como isenções fiscais, o acesso a estas moradias se restringia aos operários mais qualificados e engenheiros, cujas casas eram ainda melhores, e outros trabalhadores cujos salários fossem compatíveis com os aluguéis.

Já as vilas particulares se utilizavam da racionalidade capitalista na produção das habitações, o que as tornava mais baratas, tanto para o capitalista quanto para o futuro morador, além de muito rentáveis em relação ao que se gastava nelas. Eram construídas tanto por investidores individuais, quanto por empresas e sociedades mutuárias que buscavam aumentar seu orçamento apostando no mercado de locações. Essa busca incessante por lucros originava construções muitas vezes tão precárias quanto os cortiços.

AutoConstrução

Como o aluguel absorvia grande parte do salário, alguns operários preferiam adquirir seus próprios terrenos nas periferias, onde havia lotes com valores mais baixos, porém ainda sem

qualquer infraestrutura. Eles construíam suas próprias casas gastando muito mais do que os investidores nas casas de aluguel, pois não possuíam o capital e a visão rentista daqueles, decorrendo que muitas vezes as habitações resultavam tão precárias que o Estado viria a interditá-las ou destruí-las nas suas buscas por focos de doenças.

A crítica à casa do pobre a partir do século XIX inseria-se em um projeto que buscava conferir ao espaço doméstico um novo sentido: [...] trata-se de converter a moradia em espaço confortável, penetrado por normas de higiene, capaz de garantir certa privacidade a seus moradores e de alterar a vida doméstica por meio de instrumentos de regulação. (CORREIA, 2004:48).

Em algumas capitais a administração pública utilizou-se de métodos como demolições e interdições das construções consideradas inadequadas ao alojamento, atingindo não só a periferia, mas principalmente o centro das cidades, afastando a população pobre desta região. O exemplo mais conhecido talvez seja o que ocorreu durante a reconstrução da área central do Rio de Janeiro, no governo de Pereira Passos, entre os anos de 1903 e 1907, a cujo plano nos referimos anteriormente. Comparado ao francês Haussmann, Passos empreendeu uma verdadeira reforma, demolindo cerca de três mil abrigos considerados inadequados, e

tal como acontecera na capital francesa, as velhas moradias destruídas não foram substituídas por novas e a população pobre, varrida do coração da cidade, não encontraria refúgio senão nos pontos mais distantes da periferia, ou galgaria os morros, então quase desabitados, para plantar neles os barracos das primeiras favelas. (FINEP/ GAP, 1985:14).

Atuações desse tipo, segundo Correia (2004), eram bastante criticadas pela imprensa operária da época, que denunciava as demolições, muitas vezes justificadas pela abertura de ruas e não pelo caráter insalubre das moradias. Os jornais apontavam que os trabalhadores cujas casas fossem demolidas viam-se da noite para o dia sem ter onde abrigar-se com suas famílias, sendo obrigados a procurar alojamento nas regiões periféricas, distantes das fábricas. Diante dos fatos, afirmavam que mesmo que faltassem às habitações operárias aspectos de higiene, na maioria das vezes os moradores viviam em melhores condições antes das ações governamentais.

1.2.2.2. A Questão Social a partir de 1930

Os expoentes políticos da República Velha vinham perdendo força com o desenvolvimento da indústria e o crescimento de uma elite urbana ligada ao setor, verificados de maneira mais clara na capital paulista; também revoltas de caráter nazi-fascista e dissidências políticas entre as próprias oligarquias afetavam a manutenção da “Política do Café com Leite”. O quadro foi agravado pela crise mundial no ano de 1929, que abalaria também a economia cafeeira, fator fundamental para que a

pressão interna exercida há tanto tempo prevalecesse sobre as velhas estruturas, possibilitando “uma renovação da cúpula dirigente [...] com elementos novos menos vinculados aos setores de exportação” (WEFFORT, 1980:48). Soma-se a isso o fato de que desde 1890 apresentavam-se sinais de conflito entre a classe oligárquica, que pretendia conservar o monopólio do poder, e os grupos médios urbanos, que desejavam ter acesso ao sistema de poder. Para Weffort (1890:48) as classes médias urbanas eram o principal grupo que pressionava pela derrubada da oligarquia, contudo “não possuíam condições sociais e econômicas que lhes permitissem uma ação política autônoma em face dos interesses vinculados à grande propriedade agrária”, de modo que se tornou propício o estabelecimento de um “compromisso” entre este grupo e os setores tradicionais menos vinculados à exportação em busca de representatividade política e superação da oligarquia cafeeira.

Conforme Faoro (2001), desde 1922 também os militares já iniciavam sua empreitada contra o governo oligárquico, um governo para poucos que desrespeitava as leis e a Constituição, deixando de realizar seu papel como educador, condutor e orientador do povo, funções que uma fração do Exército entende ser necessário desempenhar, se colocando junto à população no movimento a que se deu o nome de “Tenentismo”, em prol de uma reorganização do aparelho estatal.

A essas oposições locais unem-se grupos dirigentes de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba, em torno da figura de Getúlio Vargas, então governado do Rio Grande do Sul, figura de grande empatia, capaz de acender “entusiasmos à procura de um mito” (FAORO, 2001:764). Ainda baseada no liberalismo, a coligação se autodenomina Aliança Liberal, propondo a autonomia dos estados e o fim da opressão presidencial que determinava os sucessores políticos. Getúlio Vargas é empossado com apoio de uma parte do Exército em 1930.

A revolução de 1930 é o ponto de partida de uma nova fase na história brasileira em que se assiste a um complexo desenvolvimento histórico-político cujos traços dominantes são as tendências de liquidação do Estado Oligárquico, alicerçado em uma estrutura social à base da grande propriedade agrária voltada para o mercado externo, e de formação de um Estado Democrático [...] (WEFFORT, 1980:48).

Para regularizar a situação do Brasil tanto internamente quanto no cenário internacional, as primeiras atitudes getulistas foram no sentido de estancar a crise econômica. Uma vez que o café ainda fosse a base da economia, o Estado não poderia prescindir do setor, mas uma de suas primeiras medidas foi retirar do domínio estadual paulista o controle sobre os negócios, criando o Conselho Nacional do Café em 1931 e instituindo também a política de queima dos estoques entre 1931 e 1944 como forma de aumentar o preço do produto no mercado, o que de um lado impôs dificuldades aos cafeicultores, mas de outro impediu o colapso da produção. Ao mesmo tempo, o novo presidente incentivou a diversificação da produção agrícola, atendendo às reivindicações dos agricultores desvinculados do empreendimento cafeeiro, e deu início a um processo de

despolarização da economia em torno do café, passando a incentivar também os investimentos na indústria, elemento-chave para sua proposta de desenvolvimento nacional. No entanto,

as condições em que se processa a revolução – levada avante por um tácito compromisso entre as classes médias sem autonomia política e setores tradicionais menos vinculados à exportação – não conseguem estabelecer solidamente as bases do novo poder. [...] Conseguem deslocar a representação política dos interesses cafeeiros, mas não podem negar o fato de que o café ainda é a base decisiva da economia. [...]. Os senhores do poder político não representam diretamente os grupos que dominam as esferas básicas da economia. (WEFFORT, 1980:49).

Esse fato indica que a nova configuração do poder já não é a expressão imediata da hierarquia do poder econômico, ou seja, o Estado já não é “a expressão política dos interesses particulares de um grupo”, tal qual ocorrera durante a República Velha. O governo Vargas compreende assim que nenhum dos grupos participantes do poder político o detinha com exclusividade ou podia oferecer as bases da legitimidade do Estado: a elite cafeeira porque fora deslocada do poder político, os setores menos associados à exportação porque não se encontravam vinculados aos centros básicos da economia, as classes médias, porque não possuíam “autonomia política frente aos interesses tradicionais em geral” e a elite industrial, que ainda se firmava como influência político-econômica. “Em nenhum destes casos, os interesses sociais e econômicos particulares podem servir de base para a expressão política dos interesses gerais”. (WEFFORT, 1980:50)

Esta circunstância abre a possibilidade de um Estado, entendido como um órgão (político), que tende a afastar-se dos interesses imediatos e a sobrepor-se ao conjunto da sociedade como soberano.
[...]

Deste modo, o poder conquistado pelos revolucionários nos quadros de um compromisso só encontraria condições de persistência na medida em que se tornasse *receptivo às aspirações populares*.^[34]
[...]

Aparece na história brasileira um novo personagem: as massas populares urbanas, [...] a única fonte de legitimidade possível ao novo Estado brasileiro. (WEFFORT, 1980:50-51).

É desta forma que o governo Vargas aponta um novo setor da sociedade como fundamental para a legitimação de seu governo, distinguindo no trabalhador o “**novo homem brasileiro**” que representaria a imagem da nação.

A raiz liberal da formação do ditador – talvez mais viva pelo condicionamento político do que pessoal – não admitia o desvario das massas desacomodadas, que engoliriam toda a ordem social, nem o domínio rígido do nacionalismo direitista. Liberal, sim, mas de teor tutelador, de caráter positivista e não russeauniano *[sic]*, com a soberania popular como pressão a ser atendida pelo governo, guardando este a liberdade de selecionar as reivindicações. Os problemas sociais deveriam ser incorporados ao mecanismo estatal, para pacificá-los, domando os extremismos com a reforma do aparelhamento, não só constitucional, mas político social. [...] Daí, na perspectiva do poder, a necessidade de um Estado

³⁴ Em itálico no original.

orientador, alheado das competições, paternalista na essência, controlado por um líder e sedimentado numa burocracia superior, estamental e sem obediência a imposições de classe. (FAORO, 2001:776-777).

A “nova forma de Estado”³⁵ se caracterizará por uma maior centralização e “intervencionismo ampliado e não restrito apenas à área do café” (FAUSTO, 1987:109) e “o Estado encontrará assim condições de abrir-se a todos os tipos de pressões sem se subordinar, exclusivamente, aos objetivos imediatos de qualquer uma delas” (WEFFORT, 1980:51). Ou seja, o governo atendia às requisições de todos os grupos políticos envolvidos, mas se reservava o direito de decidir quais exigências seriam atendidas, garantindo o domínio sobre os diversos setores e ao mesmo tempo o seu apoio político.

Embora não entendido como agente político, ao trabalhador é dispensada uma atenção inexistente nos governos anteriores, dado que “a política de marginalização pura e simples, realizada pelas velhas classes dominantes, não tinha mais condições de se sustentar” (FAUSTO, 1987:109) em face da reorganização da política estatal, cuja legitimidade dependia das classes populares. No operariado se reconhece a base da indústria nacional que o Estado procurava incentivar, sendo admitida a importância de prover as condições necessárias para a reprodução da força de trabalho, como o salário mínimo, a assistência à saúde e o direito à moradia saudável. Somente assim se formariam cidadãos capazes de oferecer seu trabalho na condução da indústria brasileira, sendo, inclusive, e além de tudo, consumidores.

Dentre as primeiras decisões de Vargas nesse sentido está a criação, ainda em 1930, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio – MTIC e do Ministério da Educação e Saúde Pública - MESP, que seriam instrumentos para a formação do novo cidadão-trabalhador brasileiro, com nova mentalidade e elevado nível cultural (CAVALCANTI, 1987 In GUERRA, 2010). Entre outros fatores, está também a preocupação em reorganizar as relações econômicas juntamente com a questão social, notoriamente através da concepção dos Institutos de Aposentadoria e Pensões, “instituições previdenciárias cuja função era expandir gradativamente os direitos sociais aos assalariados urbanos [...]” (FARAH, 1983:23) e a criação da carteira profissional obrigatória, que se tornaria “a evidência jurídica fundamental para o gozo dos direitos trabalhistas” (SANTOS, 1979:76).

É em meio à proposta de reorganização social que a habitação popular aparece como caminho para modificar as condições da classe trabalhadora, introduzindo novos hábitos e um modo de vida moderno, que romperiam com o atraso do país expresso no subdesenvolvimento, na ignorância, na injustiça social e nas práticas de produção arcaicas e de baixa qualidade. A moradia passa a ser vista como item básico da reprodução da força e trabalho e, portanto, como fator econômico na estratégia de industrialização do país e, além disso, como elemento na formação

³⁵ Em itálico no original.

ideológica, política e moral do trabalhador, logo, decisiva na formação do novo homem trabalhador brasileiro (BONDUKI, 1998).

A postura sanitaria não é abandonada, mas preterida em função de novas proposições mais adequadas ao projeto pregado pelo novo presidente e, assim, outra estratégia foi adotada na produção de habitações populares, que no momento significava basicamente abrigar o proletariado. O modelo adotado até então, de casas operárias produzidas pelo setor privado, foi questionado pelo Estado, que logo pôs fim aos privilégios garantidos aos investidores, passando ele próprio a orientar a construção de moradias, marcando o início da produção de habitação social no Brasil. Essa produção ocorreria por vieses diversos, dentre os quais destacamos a atuação – autárquica – dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAP), através da regulamentação da atividade de suas Carteiras Prediais em 1937, tópico que será retomado adiante.

A partir de 1937, paradoxalmente, o Estado Novo tornou possível a aquisição de terrenos à prestação e passou a incentivar a **autoconstrução** da casa própria unifamiliar. Deste modo, conforme Campos (2002:554) o governo enquadrava os trabalhadores em seu esquema conservador, “eliminando o peso do aluguel no salário” e transformando-os em pequenos proprietários, ao mesmo tempo em que “transferia ao trabalhador parte do encargo pela reprodução da força de trabalho”. Esse incentivo à autoconstrução associado à provisão estatal da moradia pode ser explicado em parte porque órgãos como os IAP não supriam a falta de moradias destinadas à população pobre e, em parte ainda, pela conjuntura que se estabelece no campo da habitação popular após o início da Segunda Guerra Mundial.

Com guerra e consequentes dificuldades de importação, com ênfase para os materiais de construção, ocorre o aumento das transações imobiliárias, assim como dos valores dos imóveis, o que fez da inversão predial um foco de investimentos por parte do setor privado. Segundo Bonduki (1998), os imóveis construídos nesse momento seriam destinados às classes de mais alta renda, através da construção de edifícios de apartamentos para venda, com enfoque no pressuposto de embelezar a cidade e garantir a boa localização da elite e, devido à especulação imobiliária, pouco seria revertido em vilas operárias.

O Estado, por sua vez, empenhado em fazer crescer a indústria brasileira, considerou baixo o investimento de particulares no setor industrial, uma vez que destinavam o capital ao setor predial, e passou, através de uma série de medidas, a dificultar o crédito imobiliário. Os resultados mais uma vez atingiram a população pobre: as dificuldades para obter financiamentos habitacionais e a falta de opções para a classe média fizeram os novos aluguéis aumentarem e para a classe trabalhadora esse aumento também foi repassado através dos aluguéis cobrados nas vilas operárias.

Como a elevação dos aluguéis podia prejudicar os trabalhadores e, consequentemente, as intenções do Estado de favorecê-los em seu projeto desenvolvimentista, em 1942, o governo

promulgou a **Lei do Inquilinato**, que congelou os preços de todos os aluguéis. Em um primeiro momento, a população operária se beneficiou amplamente, pois se tornou possível guardar parte de seus rendimentos, que antes eram logo absorvidos pelos aumentos dos aluguéis. No momento seguinte, porém, se viu mais uma vez o desinteresse do capital privado em investir no setor, posto que já não fosse mais tão rentável, uma vez que os aluguéis fossem menores e que já não possuíssem mais as isenções fiscais com as quais contavam antes do período Vargas.

Como não era permitido aumentar os valores dos aluguéis, os investidores procuraram outros meios de obter lucro, meios por vezes legais, mas outras vezes ilícitos e violentos, na maioria das vezes consistindo na ameaça de despejo, pois para o dono do imóvel ter uma casa vazia significava que ela seria alugada novamente, e por um valor maior que o antigo. Segundo Bonduki (1998) muitos se utilizaram de métodos coercitivos para obrigar os moradores a se retirarem, como por exemplo, o destelhamento de casas e os danos feitos em encanamentos. A grande maioria dos trabalhadores, uma vez despejados, não encontravam outra moradia, pois não tinham posses suficientes para pagar os aluguéis mais caros e, como consequência, inúmeros imóveis ficavam vazios. Muitas das antigas vilas operárias, cortiços e casinhas, quando não demolidos, eram destinados a outros usos, como fábricas e armazéns (Bonduki 1998).

A grande aspiração da população pobre passou então a ser a casa própria, geralmente localizada nas periferias, locais ainda carentes de infraestrutura urbana. Muitos, porém, como forma de resistência, após perderem suas moradias, recusavam-se a mudar para longe de seu local de emprego e ocupavam os terrenos vazios no centro da cidade. No Rio de Janeiro as favelas já existiam desde o começo do século XX, mas na cidade de São Paulo, foi na década de 1940 que elas tiveram seu início. Não que a falta de moradias não existisse, mas até então ficava longe dos olhos, na periferia ou em prédios subutilizados. A partir de então, os belos prédios do centro, recém-construídos, passavam a ter como vizinhos os abrigos improvisados pelos trabalhadores desalojados.

Diante da pressão da elite, os governos das cidades afligidas pela expansão das favelas, iniciaram a construção de alojamentos provisórios para abrigar seus moradores, construídos muitas vezes no próprio terreno invadido por eles. Práticas como essas, de repressão e remoção dos desabrigados, seguiram-se por mais três décadas; em São Paulo, devido a esse tipo de atuação, as favelas foram realmente contidas até os anos setenta, abrigando uma parcela muito pequena da população. Relaciona-se o fato de que nesse período aqueles que viviam nas favelas eram praticamente do mesmo nível sócio-econômico da população que construía suas casas na periferia, assim, logo que fosse possível comprar um terreno muitos acabavam mudando-se para casas próprias longe do centro.

Em 1945 foi realizado o **1º Congresso Nacional dos Arquitetos** na cidade de São Paulo e lá se aprovou a teoria de Henrique Mindlin de que a moradia deveria ser alugada e não vendida aos

trabalhadores (BONDUKI, 1998). O que se apontava era que embora a habitação fosse um quesito de utilidade pública, o Estado não era capaz de enfrentar a questão oferecendo uma casa própria a cada família, mas era plausível que oferecesse a opção de uma moradia adequada tanto em termos socioeconômicos quanto morais, que pudesse ser alugada. Registrava-se ainda que os custos com a compra de uma residência seriam demasiado dispendiosos para o trabalhador, que ficaria impossibilitado de poupar ou de utilizar seus rendimentos com outras necessidades.

Mesmo assim a valorização da casa própria aparecia na maioria dos discursos sobre a moradia popular. Bonduki (1998) afirma que a ideologia da casa própria era importante para o Estado Novo na medida em que representava uma base material à família operária, como um símbolo do crescimento econômico e valorização do trabalhador. Importava também à ideologia varguista romper com a identidade entre proprietários e elite, repassada desde o período colonial latifundiário, fazendo da classe média e do proletariado também proprietários. De modo que sem o prejuízo das classes abastadas, a ideia da pequena propriedade era difundida entre os trabalhadores, representando uma reprodução do ideário burguês da casa unifamiliar e cristã, como forma de superar a imoralidade dos cortiços.

A Fundação da Casa Popular

Em 1945, ainda durante a presidência de Vargas, técnicos do Ministério do Trabalho prevêm “uma reestruturação da ação governamental na área da habitação, com a utilização dos fundos da previdência unificados para implementar uma produção massiva de moradias a ser conduzida por um órgão nacional de habitação” (BONDUKI e KOURY, 2010). Com a deposição de Vargas e o fim do Estado Novo, o órgão tomaria forma no governo de Eurico Gaspar Dutra, em 1946, através do Decreto-Lei nº 9.218 que cria a Fundação da Casa Popular (FCP), a cargo do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, destinada a proporcionar a aquisição ou a construção da casa própria em âmbito nacional, em zona urbana ou rural. A FCP foi o primeiro órgão voltado exclusivamente à provisão de moradia para as populações de menor poder aquisitivo (AZEVEDO E ANDRADE, 1982) e, ao contrário dos IAP, previa um atendimento à população pobre em geral, incluindo os trabalhadores informais, que ficavam de fora do âmbito de benefícios oferecidos pelos diversos Institutos.

A Fundação tinha o objetivo de “favorecer aos mais necessitados, sendo vedadas obras que não pudessem ser qualificadas como de tipo genuinamente popular”, dando preferência aos candidatos nesta ordem: a) trabalhadores em atividades particulares, b) servidores públicos ou de autarquias e c) outras pessoas, incluindo os trabalhadores fixados em zonas rurais que se dedicassem ao cultivo de produtos essenciais à alimentação popular (BRASIL, 1946(b), Art. 5º e 6º). Novo decreto do mesmo ano possibilitou também à FCP articular moradia e desenvolvimento urbano, prevendo a

execução de infraestrutura junto às áreas residenciais, além de incentivos à indústria da construção civil e à pesquisa de novas técnicas construtivas que barateassem as obras.

No entanto, sem fonte garantida de recursos e alvo de constantes críticas, a FCP nunca atuaria da maneira esperada, produzindo ao longo de sua existência, menos unidades habitacionais que os Institutos de Aposentadoria e Pensões, algo em torno de 20 mil unidades distribuídas em 202 conjuntos. A produção da FCP limitou-se à construção de pequenos núcleos habitacionais (com cerca de cinquenta unidades) em parceria com as prefeituras que se responsabilizavam pela doação de terrenos e pela solicitação para a implantação dos conjuntos (BONDUKI, 2011).

Ao contrário da proposta original que previa o desenvolvimento urbano, a maior parte dos conjuntos foi entregue com infraestrutura precária ou inexistente. Além disso, o orçamento limitado implicou também na opção por soluções construtivas mais tradicionais, com técnicas e materiais convencionais e pouco ou nenhum incremento arquitetônico, com a maior parte das unidades em casas térreas isoladas ou geminadas. Os projetos das habitações eram sempre desenvolvidos pela própria Fundação, que chegou a instituir alguns “tipos” em função de determinadas condições locais, conformando em geral conjuntos com unidades homogêneas e metragem entre 40m² e 70m² (AZEVEDO E ANDRADE, 1982).

As maiores exceções localizam-se na cidade do Rio de Janeiro, com utilização de novas técnicas e projetos diferenciados, dentre os quais destacamos o Conjunto Residencial Presidente Getúlio Vargas, o Deodoro, projetado por Flávio Marinho Rego, arquiteto que trabalhava com Affonso Reidy no Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal. São característicos do conjunto dois blocos sinuosos de sete pavimentos, projetados no centro da grande gleba destinada ao núcleo, adaptando-se às curvas de nível com a utilização de pilotis, passarelas e ruas elevadas. Os demais edifícios foram previstos conforme lâminas de três pavimentos sobre pilotis e dispostos paralelamente uns aos outros em partes mais planas da gleba. O projeto contava ainda com equipamentos como mercado, escola, ginásio e quadras esportivas, não implantados pela FCP (BONDUKI, 2011).

O Departamento de Habitação Popular do Distrito Federal

No período que vai desde 1946 até 1964, segundo Bonduki (1998), vários órgãos governamentais seriam criados com o intuito de solucionar ou amenizar a questão da moradia popular. Destes, o Departamento de Habitação Popular do Distrito Federal se destaca tanto pelas suas realizações, quanto pela sua visão do problema habitacional como questão social e expandida do lote para a cidade, embora muitas de suas obras não tenham concretizado este pensamento.

O Decreto-Lei nº 9.124 de 1946, assinado por Eurico Gaspar Dutra, transformava o Departamento de Construções Proletárias da Secretaria Geral de Viação e Obras no Departamento de Habitação Popular (DHP). Seu objetivo era solucionar “o problema da habitação para os grupos sociais de salários baixos, incluindo, inicialmente, os servidores da Prefeitura do Distrito Federal, mediante a construção de grupos residenciais para aluguel módico” (BRASIL, 1946(a), Art. 1º). Segundo Costa (2004), o antigo Departamento fora concebido em 1941 para solucionar o problema das favelas, já então avolumado no Rio de Janeiro.

Ao DHP caberia projetar e construir habitações, além de fiscalizar e emitir o “Habite-se” para construções residenciais com até 70m². Tratava-se de um órgão isolado, desconectado da Fundação da Casa Popular, em boa parte devido às diferenças conceituais entre ambos: a FCP defendia a casa própria em pequenos grupos de unidades isoladas, sem a previsão de equipamentos coletivos, enquanto o DHP assumiria a produção de grandes conjuntos de habitações em edifícios multifamiliares para locação, associados a equipamentos e grandes áreas comuns. Devido a essas divergências Carmem Portinho, diretora do Departamento de Habitação Popular por treze anos, foi uma das maiores críticas da FCP, antes mesmo de sua criação. Sua atuação na FCP junto a Affonso Reidy e Henrique Mindlin entre os anos de 1952 e 1954 é considerada um dos fatores que ocasionaram a construção do Conjunto Deodoro no Rio de Janeiro (Manoel, 1999).

Entre as realizações mais conhecidas do DHP estão o Conjunto Residencial Prefeito Mendes de Moraes, conhecido como Pedregulho (Figura 34) e o Conjunto Residencial Marquês de São Vicente, ou Conjunto da Gávea, de 1947 e 1952, respectivamente, ambos projetados pelo arquiteto Affonso Eduardo Reidy para abrigar funcionários públicos do então Distrito Federal. Ambos demonstram claramente as preocupações do arquiteto quanto ao atendimento das necessidades da população moradora, com tipos variados de apartamentos e equipamentos comunitários junto aos edifícios residenciais. O C.R. Pedregulho foi construído no bairro de São Cristóvão no Rio de Janeiro (COSTA, 2004) e ficaria conhecido mundialmente³⁶ pela inovação no projeto de habitações populares; o Conjunto da Gávea, embora apresentasse as mesmas preocupações não foi completamente construído, sendo divulgado em menor proporção pela historiografia. Os projetos demonstravam clara afinidade com o movimento moderno, tanto pela relação diferenciada estabelecida entre os edifícios e as áreas de implantação, sem loteamento da gleba, quanto pela proposição de serviços comunitários junto às unidades de moradias e ainda pelo desenho dos blocos de habitação, destacando-se em ambos os edifícios serpenteantes, a que se atribui como referência os desenhos de Le Corbusier. É importante ressaltar que a alusão ao movimento moderno já havia

³⁶ No livro de Alberto Xavier *Depoimento de uma Geração _ Arquitetura Moderna Brasileira* é possível encontrar uma série de textos de autores estrangeiros que citam o Pedregulho como exemplo bem sucedido de arquitetura moderna de caráter social.

sido identificada em dois conjuntos anteriores realizados pelo IAPI, o Realengo, de Carlos Frederico Ferreira, e o Conjunto Residencial da Várzea do Carmo, de Attilio Corrêa Lima, respectivamente nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

A mudança da capital federal para Brasília acarretaria grandes alterações de ordem social, política e econômica para a cidade do Rio de Janeiro, então designada capital do Estado da Guanabara, que, principalmente em razão da diminuição dos recursos, culminariam no fim do Departamento de Habitação Popular em 1962 (COSTA, 2004).

Figura 34: Conjunto Residencial Pedregulho. Fonte: BONDUKI, Nabil. *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p.362.

I.2.2.3. A previdência social como provedora de direitos sociais – A atuação dos Institutos de Aposentadoria e Pensões

À regulamentação das condições de vida dos trabalhadores previstas por Getúlio Vargas procedeu a reorganização do setor previdenciário, como medida de ampliação dos direitos trabalhistas e sociais da população trabalhadora. Os Institutos de Aposentadoria e Pensões foram formulados em 1933 com caráter autárquico: após sua constituição legal pelo aparelho estatal deveriam ser organizados pelos próprios empregadores e, principalmente, pelos trabalhadores, a maioria sindicalizada, e o controle de sua gestão seria feito através do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTIC), cujas atribuições incluíam orientar e supervisionar a previdência social, inclusive pela nomeação dos presidentes dos vários IAP.

A origem dos Institutos remete, contudo, a 1923, quando, na presidência de Arthur Bernardes é aprovada a Lei Elói Chaves (Decreto nº 4.682 de 24 de janeiro de 1923), determinando a criação de uma Caixa de Aposentadoria e Pensões para os empregados das ferrovias. Este é considerado o ponto de partida da previdência social brasileira, pois a partir de então outras categorias profissionais foram incorporadas ao regimento da Lei Elói Chaves, formulando suas

próprias Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAP), que estruturaram o sistema previdenciário brasileiro, até então a cargo dos próprios empregados. As CAP estruturavam-se basicamente pela criação de um fundo de caráter tripartido entre empregado, empregador e Estado, que vinha da abdicação das partes de uma parcela da renda a que teriam direito segundo os rendimentos de cada empresa, fundo este que seria revertido ao trabalhador no momento de sua aposentadoria ou quando fosse necessário o pagamento de pensão. Em 1930 já havia 47 Caixas, contando com cerca de 140 mil associados.

A partir de 1933, o governo Vargas elaboraria os Institutos de Aposentadoria e Pensões, sendo o primeiro deles o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos (IAPM). O Decreto nº 22.872 de 1933 cria o Instituto “destinado a conceder ao pessoal da marinha mercante nacional e classes anexas os benefícios de aposentadoria e pensões” (BRASIL, 1933, Art. 1º) e estabelece suas bases e diretrizes. Seu caráter era semelhante ao das CAP, mas diferentemente delas os IAP abrangeriam as categorias profissionais como um todo, independentemente das empresas contratantes. O decreto esclarece a organização do IAPM – que seria igual ou semelhante nos demais IAP criados posteriormente – com as seguintes considerações:

- a) empresa - a pessoa natural, ou jurídica, que explore ou execute um ou mais serviços dos citados;
- b) empregado - toda pessoa natural que, remunerada por serviços prestados a uma empresa, trabalhe em função de qualquer natureza, exceto as de diretor, de gerente e de outros cargos de eleição, nas sociedades anônimas, em comandita por ações, e por quotas de responsabilidade limitada;
- c) associado - o empregado que contribui, obrigatória ou facultativamente, para o Instituto. (BRASIL, 1933, Art. 10)

Os benefícios assegurados aos associados – aqui com algumas peculiaridades a cada Instituto, embora bastante semelhantes – eram, conforme disposto no Artigo 46:

- a) aposentadoria ordinária, ou por invalidez;
- b) pensão, em caso de morte, [...];
- c) assistência médica e hospitalar, [...];
- d) socorros farmacêuticos, [...]. (BRASIL, 1933, Art.46)

No Artigo 11 é apresentada a fonte da receita do Instituto, constituída pelas contribuições dos associados, das empresas e do Estado, além de contribuições dos próprios aposentados, joias, doações e rendimentos. Os fundos deveriam ser utilizados de acordo com um “‘regime de capitalização’, pelo qual os recursos arrecadados compulsoriamente de assalariados e empregadores deviam ser aplicados em investimentos que garantissem o aumento do fundo” conforme consta no Artigo 23 – a aplicação de recursos variava em cada Instituto, geralmente refletindo os anseios da categoria profissional a que se vinculavam:

- a) em títulos de venda federal;
- b) na construção de casas para os associados, mediante hipoteca e descontos mensais e na aquisição de edifício para a sede definitiva do Instituto; e
- c) em empréstimos aos associados, [...]. (BRASIL, 1933, Art. 23).

Além de garantir a capitalização das receitas dos Institutos, seus fundos eram também, afirma Bonduki (2011), uma fonte alternativa para investimentos do governo, capaz de alavancar sua política desenvolvimentista e, assim, CSN, FNM, Vale do Rio Doce e outras empresas estatais criadas no período tiveram recursos dos IAP, que seriam inclusive utilizados posteriormente na construção da nova capital brasileira. Segundo o autor

os institutos de previdência contribuíram de três formas para a expansão do capitalismo e da industrialização: mantinham o consumo mínimo das classes de menor renda incapacitadas para o trabalho; elevavam a capacidade de trabalho dos assalariados através da assistência médica; e geravam uma fonte de recursos para investimentos em diversos setores da economia. (BONDUKI, 2011, vol.1: 92).

Seriam criados em seguida: o IAPC (Comerciários) - Decreto nº 24.272, de 21 de maio de 1934 -, o IAPB (Bancários) - Decreto nº 24.615, de 9 de julho de 1934 -, o IAPI (Industriários) - Lei nº 367, de 31 de dezembro de 1936 -, o IAPETC (Empregados em Transportes e Cargas) - Decreto-Lei nº 651, de 26 de agosto de 1938 - e outros, todos basicamente sob a mesma organização empresa - empregado - associado, as mesmas fontes de receita e com relativa variação quanto à aplicação dos recursos e benefícios oferecidos.

Embora desde 1930 fosse possível e legal (Decreto nº 19.496 de 17/12/1930) a aplicação de recursos previdenciários no setor da habitação social, seria somente em 1937, com o Decreto nº 1.749 que se buscava criar condições para uma atuação mais vigorosa dos IAP na área. No decreto “fica aprovado novo regulamento para a aquisição de prédios destinados à moradia dos associados dos Institutos e Caixas de Aposentadoria e Pensões [...] e a sede das mesmas associações.” (BRASIL, 1937, Art. 1º). O novo regulamento permitia o financiamento para:

- a) compra de prédio e respectivo terreno;
- b) compra de terreno e construção do prédio, ou construção de prédio em terreno já de propriedade do associado;
- c) compra de terrenos e construção de casas, ou de prédios de apartamentos, por iniciativa direta dos Institutos ou Caixas, para venda aos seus associados;
- d) concessão de empréstimo garantido com hipoteca até 2/3 (dois terços) do valor do prédio gravado de propriedade do associado. (BRASIL, 1937).

A atuação dos Institutos no setor da habitação dividiu-se em três modalidades de planos, A, B e C, variando de acordo com o público a que se voltava e o tipo de benefício concedido. O Plano A destinava-se à venda e ao aluguel de casas ou apartamentos exclusivamente aos associados. Segundo Bonduki, (2011, vol.1: 96)

a avaliação que se tinha indicava que a grande maioria dos trabalhadores assalariados não tinha renda para comprar uma moradia do padrão produzido pelos institutos, mesmo financiada, sendo o aluguel a única forma de garantir o acesso às moradias produzidas.

A opção pelo aluguel, entretanto, não indica apenas a preocupação social dos IAP quanto à acessibilidade das unidades habitacionais, mas também “mostra a força da visão patrimonialista da

burocracia dos Institutos, que não levava em conta aspectos sociais, políticos ou ideológicos, mas a possibilidade de utilizar a propriedade urbana como reserva de valor” (BONDUKI, 2011, vol.1: 96).

O Plano B se voltava também ao associado, mas consistia no financiamento de casas ou apartamentos ou ainda materiais de construção para que o trabalhador pudesse construir sua moradia em seu próprio terreno. A maioria dos lotes que os trabalhadores podiam comprar ficava nas periferias, onde os valores eram menores devido às condições ainda insuficientes da infraestrutura urbana e eram maiores as distâncias a serem vencidas até os pontos de trabalho geralmente localizados no centro. Contudo, a noção negativa de periferia ainda não existia, ao contrário, a concepção de crescimento urbano previa a expansão horizontal, ou seja, através da ocupação das áreas periféricas, sendo esta incentivada por urbanistas como Prestes Maia, prefeito de São Paulo durante o Estado Novo, como se verá no Capítulo II.

Finalmente, a terceira modalidade de atuação no setor habitacional pelos IAP, o Plano C, era oferecido a qualquer pessoa física ou jurídica e consistia na realização de empréstimos e hipotecas. É neste ponto que percebemos mais nitidamente a atuação dos Institutos como operadores financeiros, aumentando a remuneração de suas reservas. Os Planos A e B, embora baseados também na aplicação de reservas em um setor próspero da economia como o imobiliário, representavam também objetivos morais, sociais e ideológicos, pois pressupunham a adesão política do trabalhador, garantindo o vínculo ideológico entre os associados e o governo.

Ao serem eleitos por Vargas como provedores não apenas de direitos trabalhistas como aposentadoria e pensão, mas também de direitos sociais como assistência médica e habitação, os IAP se convertem, porém em instrumentos de uma cidadania regulada³⁷. Conforme indica Santos (1979:75), na medida em que o acesso a esses serviços era concedido unicamente aos associados dos Institutos e Caixas, ou seja, os trabalhadores formais vinculados às categorias profissionais representadas pelos IAP,

[...] a extensão da cidadania se fazia via regulamentação de novas profissões e/ou ocupações, em primeiro lugar, e mediante ampliação do escopo dos direitos associados a estas profissões, antes que por expansão dos valores inerentes ao conceito de membro da comunidade.

Os direitos sociais, como a moradia e a assistência à saúde, eram então concebidos como privilégio aos trabalhadores legais e não como direitos sociais propriamente ditos, estendidos a toda sociedade, já que uma série de brasileiros, todos aqueles sem registro em carteira como domésticas

³⁷ Utilizamos o conceito de *cidadania regulada* definido por Wanderley Guilherme dos Santos no livro *Cidadania e Justiça*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1979, p.75: “O conceito de cidadania cujas raízes encontram-se, não em um código de valores políticos, mas em um sistema de estratificação ocupacional, e que, ademais, tal sistema de estratificação ocupacional é definido por norma legal. Em outras palavras são cidadãos todos aqueles membros da comunidade que se encontram localizados em qualquer uma das ocupações reconhecidas e definidas em lei.”

e trabalhadores rurais e as pessoas que realmente não possuíam uma profissão, ficava à margem dos serviços oferecidos pelo sistema previdenciário, os IAP e as CAP, e, portanto, também pelo Estado. Assim, a aspiração dos trabalhadores passou a ser uma profissão formal, garantia de direitos sociais cujo instrumento jurídico, que comprovava o acordo entre Estado e cidadania, era a carteira profissional “que se torna, em realidade, mais do que uma evidência trabalhista, uma certidão de nascimento cívico” (SANTOS 1979:76).

A atuação dos Institutos refletia, portanto, a ideologia estatal que procurava fazer do trabalhador - cidadão o Novo Homem Brasileiro. Sendo a garantia à saúde e à habitação parte das necessidades de reprodução da força de trabalho que se desejava forjar, a utilização dos rendimentos dos IAP nestes setores era permitida e incentivada pelo Estado. Dentro das burocracias atuariais dos IAP, conforme afirma Bonduki (2011), havia quem considerasse a inversão dos recursos em moradias populares uma forma pouco proveitosa de aplicação, uma vez que se por um lado o retorno financeiro era garantido, por outro, era necessário despendar uma determinada quantia com as construções. No entanto, a inversão imobiliária ainda era considerada uma atividade segura de capitalização, de modo que a ação de reverter os fundos aos próprios trabalhadores através de moradias alugadas permaneceu nos Institutos, mesmo garantindo uma rentabilidade pequena, apoiada por presidentes engajados e pelos profissionais envolvidos nos setores de engenharia de cada IAP, que entendiam como função social o provimento da moradia econômica aos associados. Essa ambiguidade persistiria durante toda a existência dos Institutos.

Segundo Botas (2011:92) a assistência médica se enquadrava entre as atividades de assistência social dos institutos, que se diferenciavam dos benefícios da previdência social em si, ou seja, as aposentadorias e pensões, o que fazia desta um tópico polêmico na atuação dos IAP, pois “ao contrário dos investimentos imobiliários em geral, [...] os serviços de assistência não previam retorno financeiro”. Deste modo, “a prestação de assistência médica e social era sempre condicionada às possibilidades financeiras dos institutos, à medida que o pagamento dos benefícios estivesse assegurado”.

É, portanto, principalmente devido às variações em termos de arrecadação de fundos e ainda quanto à ideologia dos profissionais envolvidos nas burocracias dos diversos Institutos que ressaltam as peculiaridades quanto à aplicação de recursos e assistência social. Dentre os IAP destacaremos as características que definiram a atuação do IAPB, do IAPI e do IAPETC, por serem estes os órgãos provedores dos conjuntos residenciais analisados para esta dissertação.

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários (IAPB)

O IAPB foi criado pelo Decreto nº 24.615 de 9 de julho de 1934 e, em 1950, contaria com 54 mil membros, sendo obrigatoriamente associados todos aqueles empregados em agências bancárias. No decreto não constam as formas de aplicação da receita do Instituto, mas uma das fontes de rendimento previstas seriam os lucros produzidos pela aplicação dos fundos. Quanto aos benefícios, conforme aponta Bonduki (2011), a classe dos bancários possuía bons salários em comparação com as demais categorias profissionais, o que implicava em maiores rendimentos para o IAPB e, conseqüentemente, em um atendimento mais amplo aos associados, incluindo, além das aposentadorias e pensões, também “serviços de assistência médica, cirúrgica e hospitalar” e a habitação, embora não prevista por lei, considerada neste instituto como um direito e não tanto como uma modalidade de investimento (FARAH, 1983).

“Esta categoria teve a maior porcentagem de atendimento de moradias, alcançando 33% do número de bancários em 1950, enquanto que o IAPI, o maior dos institutos, chegou a 2,5%” (BONDUKI, 2011, vol.1: 97). Esse fato pode ser atribuído à atuação do sindicato dos bancários, “o que mais se empenhou pela implementação de um programa de produção habitacional pra os associados” junto ao seu Instituto e ao governo (BONDUKI, 2011, vol.1: 129). Ao todo o IAPB beneficiou 17,9 mil bancários com a produção de 6.164 moradias inseridas em conjuntos cuja maioria, 43%, está no estado de São Paulo, sendo sete na capital e seis no interior e litoral, e 30% no Rio de Janeiro.

Conforme consta do jornal oficial do sindicato dos bancários, a “Folha Bancária”, as construções feitas pelo IAPB eram de duas naturezas, “por iniciativa do associado e por iniciativa do Instituto”, correspondendo aos planos B e A, respectivamente, sendo que “entre estas últimas estão as construções em série, em um mínimo de 20, de casas e apartamentos” (MAIS DE CEM CASAS..., 1939:6). Ainda no jornal fica clara também a preocupação quanto à provisão de moradia acessível para os bancários com menores salários, “devendo o instituto estudar um plano de moradias baratas e higiênicas” (O SALÁRIO DO BANCÁRIO..., 1942:12).

O IAPB começa a produção de seus conjuntos habitacionais utilizando uma arquitetura tradicional, mais baseada na construção de unidades unifamiliares, mas gradativamente sua divisão de engenharia desenvolveu uma política de projeto particular que se consolida nos anos 1950, quando o setor foi dirigido pelos arquitetos Carlos Leão e Aldary Toledo, contando com arquitetos imbuídos do ideário moderno. Em meados da década de 1940 o órgão deixa de priorizar conjuntos de unidades unifamiliares e passa a adotar duas alternativas: o edifício verticalizado único, inserido na malha urbana em áreas muito bem localizadas e o conjunto de edifícios multifamiliares de quatro pavimentos implantado em glebas segregadas da malha existente.

Os “edifícios dos bancários” como eram conhecidos os edifícios verticalizados, garantiam a proximidade da moradia ao local de trabalho dos associados, sendo também “protagonistas do processo de verticalização e difusão da modernidade” em muitas cidades do país nos anos 1950 (BONDUKI, 2011, vol.1:129). Destacamos dentro dessa tipologia o *C.R. Nove de Julho* (São Paulo, 1945 – 473 unidades) em que foram implantadas três torres de apartamentos no cruzamento de avenidas de um dos bairros mais ricos da cidade, e o *C.R. São Sebastião* (Niterói-RJ, 1950 – 306 unidades), um conjunto de grandes dimensões e desenho diferenciado que permitiu a ocupação de um terreno com grande desnível, inserido no espaço metropolitano, ambos projetados pelo Serviço de Engenharia do IAPB. Cabe mencionar ainda a *Casa da Bancária* (Rio de Janeiro, 1956 – 51 unidades), único empreendimento do tipo implantado no Brasil, destinado às bancárias solteiras, projetado pelo arquiteto Carlos Azevedo Leão (BONDUKI, 2011).

Quanto aos conjuntos de edifícios multifamiliares é possível afirmar que, embora se utilizassem de tipos arquitetônicos menos elaborados que os “edifícios dos bancários”, garantiam nos projetos urbanístico e paisagístico um padrão de sofisticação tanto no desenho das ruas, quanto na implantação dos edifícios, que os diferenciava de conjuntos de outros institutos³⁸. Dentre os conjuntos desta tipologia se sobressai o *C.R. Santo Antonio* (São Paulo, 1967 – 1.272 unidades), um de nossos estudos de caso, maior conjunto do IAPB projetado em duas fases por Rubens Betelman e Nicolau Barbieri e implantado em meio a uma imensa área verde. Destacamos também o *C.R. Cavalcanti* (Rio de Janeiro, 1963 – 255 unidades) cujos edifícios foram implantados em uma grande gleba conectada ao traçado do entorno através de uma única avenida, sem que houvesse a divisão da área em quadras, projeto do Serviço de Engenharia do IAPB. A criação de grandes espaços livres e arborizados contínuos ou interligados é constante na maior parte dos conjuntos do IAPB.

De acordo com Bonduki (2011, vol.1:129), entre conjuntos verticais e implantação em grandes glebas, “de todos os institutos de previdência o IAPB foi o que mais utilizou blocos ou edifícios multifamiliares em sua produção pelo Plano A”, sendo apartamentos cerca de 85% das unidades produzidas.

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI)

O IAPI foi criado através da Lei nº 367, de 31 de dezembro de 1936 e teria, em 1950, 1,5 milhões de associados, sendo a maioria de operários de baixa renda (BONDUKI, 2011). É interessante observar que o IAPI, órgão através do qual foi construída a maioria das unidades de habitação entre a

³⁸ Vale ressaltar que essa diferenciação quanto aos conjuntos de outros IAP pode ser notada ainda atualmente, pelas condições de manutenção dos conjuntos e características de ocupação do espaço público, conforme se descreverá adiante.

totalidade dos IAP, não apresentasse em sua concepção a construção de casas para os associados como forma de aplicação de reservas e, ainda em 1939, não houvesse incorporado este serviço (IAP, 1939), mas que já em 1950 contasse com uma produção de vinte casas por dia, chegando ao total de quatorze mil casas ao final daquele ano, “das quais doze mil construídas de 1946 a 1950” (CASAS PARA OS INDUSTRIÁRIOS, 1950). Embora proporcionalmente em relação ao número de associados sua produção fosse pequena, o IAPI foi o órgão que construiu o maior número de moradias no período, chegando ao total de 36 mil unidades projetadas, sendo 24 mil construídas.

Conforme Bonduki (2011), no IAPI se conformou um importante Setor de Engenharia que desenvolveu uma política de projetos consistente e atualizada com os novos métodos de construção e fortemente imbuída do ideário moderno, sendo relevante o papel do arquiteto Carlos Frederico Ferreira, diretor do setor durante toda a existência do Instituto. Durante o Estado Novo, que Botas (2011:128) qualifica como a primeira fase da produção habitacional do IAPI, os conjuntos são pensados com a pretensão de serem objetos de destaque e representatividade no espaço urbano, sendo projetados por profissionais renomados e, sempre que possível, alocados em regiões centrais ou nos bairros operários. Após o período estadonovista a produção “assume um grau maior de reprodutibilidade”, muitas vezes com a adaptação de tipologias utilizadas nos primeiros conjuntos, e se localiza em grande parte nas regiões periféricas.

No Setor de Engenharia do IAPI foi desenvolvida uma gama de tipos arquitetônicos, como casas térreas isoladas, geminadas, em renque e sobrepostas, sobrados, blocos ou lâminas com múltiplos pavimentos, a serem utilizados nos diversos conjuntos habitacionais produzidos. Foram ainda estipulados critérios para a definição de tipos e densidades utilizadas nos projetos, de acordo com a cidade em que o conjunto seria implantado. Outra orientação compreendia o entendimento da habitação como serviço público, cuja função da moradia seria complementada pelo próprio Instituto com a implantação de equipamentos e espaços coletivos junto aos conjuntos, embora nem sempre estes tenham sido de fato construídos.

Conforme os critérios de definição de projetos, nas grandes glebas em que fossem implantadas mais de mil unidades, seriam utilizadas tipologias diversificadas entre blocos e casas. É o caso do *C. R. Operário em Realengo* (Rio de Janeiro, 1938-43 – 2.344 unidades), primeiro conjunto construído pelo IAPI e projetado pelo próprio Carlos Frederico Ferreira. Em Realengo foram utilizadas as tipologias de unidades unifamiliares e blocos multifamiliares, compreendendo diversos tipos dentro de cada categoria que seriam adaptados e reutilizados em conjuntos posteriores.

Nos grandes centros urbanos, de acordo com a orientação do Setor de Engenharia deveriam ser construídos conjuntos de blocos multifamiliares sem pilotis, tipologia predominante no Rio de Janeiro, onde estão 40% das unidades produzidas pelo IAPI (BONDUKI, 2011). Destacamos, nesta tipologia, o *Bairro Industrial ou C.R. da Lagoinha* (Belo Horizonte, 1940-51 – 928 unidades), cuja

construção foi prevista pelo então prefeito Juscelino Kubitschek. Em oportunidade de visita à cidade pudemos estudar o C.R. da Lagoinha, ou ainda “o IAPI” como é conhecido, como referência para nossa pesquisa e, portanto, discorreremos mais largamente sobre este conjunto.

De acordo com o Relatório do prefeito JK referente aos anos de 1940-1941, localizavam-se muito próximas da cidade (aquela inserida na Avenida de Contorno do Plano de Aarão Reis), na região Noroeste, “classes de menor capacidade econômica, operários e até mendigos, na área conhecida pela designação de Pedreira Prado Lopes”. Duas soluções mostravam-se possíveis para solucionar a situação destas famílias: “a primeira seria de se fazer erguer ali mesmo, um novo bairro em condições técnicas satisfatórias; a segunda, promover a aquisição de terrenos fora da cidade, para neles localizar os moradores da Pedreira.” O terreno em questão, segundo o Relatório, era de propriedade da prefeitura, ficava próximo ao centro, o que facilitava sua comunicação, e poderia ser servido com “redes de abastecimento de água, de esgoto e linha de bonde” de modo que se tomou o partido de aproveitar adequadamente a região, a ter que transportar para local distante aquela população (RELATÓRIO DO PREFEITO JUSCELINO..., 1940-41:76,77).

É firmado, então, um contrato entre a Prefeitura de Belo Horizonte, o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI) e a Companhia Auxiliar de Serviços de Administração (CASA) para a construção de um Bairro Popular na cidade de Belo Horizonte. Caberia à prefeitura executar as obras de saneamento, terraplanagem, redes de água e esgoto, pavimentação e ajardinamento; além de requisitar serviços de empresas concessionárias de eletricidade e telefonia, assim como iluminação pública. O IAPI deveria custear as obras de edificação e destinar as habitações não somente aos industriários, mas também aos funcionários e empregados da prefeitura que não possuísem residência própria – neste sentido é possível admitir que pela própria concepção do contrato nem todos os moradores da Pedreira Prado Lopes teriam suas residências garantidas no conjunto. Caberia à CASA, por sua vez, elaborar os planos (anteprojeto do bairro, memorial, esboço do bairro, plantas e cortes do conjunto, especificações e orçamentos, plano completo de urbanização dos quarteirões) a serem apresentados e submetidos à aprovação pela prefeitura e pelo IAPI (IAPI, 1940).

O conjunto foi projetado por White Lício da Silva, sendo previstos para o terreno de 56 mil metros quadrados inicialmente onze blocos com cinco pavimentos que não ocupassem mais que um quinto da área total e, depois, nove blocos com alturas entre cinco e nove pavimentos, com unidades de 1, 2 ou 3 dormitórios. Na altura do quinto pavimento foram construídas passarelas que interligam todos os edifícios, em princípio compondo terraços-jardins, depois mantidas apenas como ruas elevadas, um dos traços marcantes do conjunto; os acessos aos apartamentos se dão, portanto, pelo nível térreo e pelo nível intermediário (quinto pavimento) através das passarelas, que permitem o

acesso diretamente pela rua neste nível nos edifícios de números 05 e 10, sendo esta uma medida econômica para evitar o uso de elevadores.

Os blocos foram concebidos como volumes robustos com pátio central para sociabilização dos moradores, e os próprios edifícios arranjados em formato de ferradura encerravam uma enorme área verde, onde existiriam um *playground* e uma piscina, que, associados a uma creche prevista no edifício número 05, conformavam os equipamentos complementares às moradias. As vias de circulação de veículos ao redor dos edifícios desembocavam em duas ruas que convergiam para uma rótula localizada na extremidade da gleba, através da qual se atingia o traçado viário externo ao conjunto; também uma via periférica, entre os edifícios e as margens do terreno se comunicava com o fluxo externo, sem passar pela rótula, junto da qual havia ainda uma grande praça em formato de leque, com vias exclusivas de pedestres. (Figura 35)

O Conjunto tornou-se, em 2008, parte dos Bens Tombados pelo Patrimônio Histórico Municipal de Belo Horizonte e passa desde então por um processo de recuperação de suas fachadas e revitalização das áreas comuns e jardins originais, embora boa parte do espaço livre original tenha sido ocupada pela construção de quadras esportivas, uma escola e uma igreja.

Figura 35: Anteprojeto do Conjunto, ainda com onze blocos de cinco pavimentos. Fonte: IAPI. *Bairro Popular a ser construído em Belo-Horizonte pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários com a colaboração da Prefeitura Municipal*. Anteprojeto. Belo Horizonte: CASA, 1940.

Assim como no IAPB, também a tipologia do edifício único verticalizado foi utilizada nos grandes centros, como no caso do *Edifício Anchieta* (São Paulo, 1941 – 80 unidades), que por várias razões se diferencia do restante da produção do IAPI, a primeira delas com respeito ao público morador constituído pela “própria burocracia do Instituto, dos sindicatos e a elite da categoria” (Bonduki, 2011, vol.1:88). Outra característica se refere ao tamanho das unidades, todas com mais de 100m² e outra, ainda, à peculiaridade dos autores do projeto, os irmãos Marcelo e Milton Roberto, que conferiram o aspecto arquitetônico da “escola carioca” a este edifício localizado em

plena Avenida Paulista através de detalhes característicos como o uso dos pilotis junto ao passeio público, criando galerias.

Outras tipologias empregadas pelo IAPI foram os conjuntos de sobrados, implantados principalmente nas cidades médias do interior paulista e mineiro e os conjuntos de unidades unifamiliares, construídos majoritariamente nas cidades pequenas, dentre os quais ressaltamos o *Jardim Piratininga* (Osasco-SP, 1946-50 – 4.000 unidades originalmente), projeto do Setor de Engenharia para um conjunto de grandes dimensões, que, no entanto, se restringiu à implantação de 357 casas isoladas e geminadas distribuídas sobre um plano arborizado.

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes de Cargas (IAPETC)

O IAPETC foi instituído pelo Decreto-Lei nº 651, de 26 de agosto de 1938, a partir da reconfiguração da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Trapiches e Armazéns, esta formada em 1934; no mesmo ano foi criado também o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Estivadores (IAPE) que em 1945 seria incorporado ao IAPETC (Decreto-Lei nº 7.720). Em 1950 o Instituto contaria com 250 mil associados, “sendo o terceiro maior instituto em número de associados” (BONDUKI, 2011, vol.2: 261).

Eram obrigatoriamente associados do Instituto os empregados em trapiches e armazéns diversos, os trabalhadores em serviços de carga e descarga, os empregados das empresas de transporte terrestre, bem como outros trabalhadores do setor como motoristas e cocheiros, os empregados de empresas de óleos combustíveis e similares, os empregados em serviços de mineração e perfuração de poços (BRASIL, 1938, Art. 2º). Os associados ao IAPETC contavam com os benefícios de aposentadoria, pensões e auxílio-funeral, podendo ser concedidos também assistência médica e auxílio-maternidade.

Dentre as formas de aplicação de seu patrimônio, conforme o Artigo 8º, estavam os “empréstimos a seus associados, o financiamento de casas para moradia dos mesmos, a compra de títulos de responsabilidade da União e aquisição de imóveis” (BRASIL, 1938, Art. 8º). No entanto, conforme Bonduki (2011), a produção deste Instituto é bastante heterogênea e reduzida em comparação a outros IAP, o que revela que não houve uma orientação padrão quanto à concepção e construção de residências para os associados como aconteceu em outros IAP. O IAPETC construiu 2.888 unidades habitacionais, das quais 20% estão no estado de São Paulo, divididas entre a cidade de Santos e a capital, 40% estão na cidade do Rio de Janeiro e os 40% restantes se distribuem em outros estados.

Ainda conforme Bonduki (2011), embora a tipologia de edifícios multifamiliares seja utilizada em alguns momentos e os dois maiores conjuntos construídos pelo IAPETC, o *C.R. da Mooca* (São

Paulo, 1947 – 242 unidades) e o *Conjunto Darcy Vargas e Duque de Caxias* (Rio de Janeiro, 1949-53 – 592 unidades) apresentem tanto a tipologia de blocos multifamiliares quanto a de unidades unifamiliares, a maior parte das residências produzidas pelo Instituto em seus conjuntos corresponde a unidades unifamiliares.

De modo geral, as unidades analisadas pelo autor possuem uma área que varia de 40 a 75 metros quadrados, com dois ou três quartos e desenho bastante simples e tradicional das fachadas. Quanto ao projeto urbanístico é possível perceber a presença do ideário modernista em grande parte dos conjuntos, principalmente quanto ao traçado das ruas e implantação dos edifícios; a maioria deles, porém, não apresentava equipamentos comunitários. Além dos dois conjuntos citados destacam-se o *C.R. Waldemar Falcão* (Rio de Janeiro, 1940 – 121 unidades), pelo desenho curvilíneo das vias de trânsito numa grande gleba em continuidade ao Jardim da Guanabara, e o *Edifício Alpino* (Rio de Janeiro – 114 unidades), multifamiliar vertical com 22 pavimentos e térreo com pilotis, destinado aos associados com maior poder aquisitivo.

Conforme exposto, cada IAP apresentou uma política e um padrão diferenciado de produção habitacional. Essas diferenças estavam relacionadas às condições socioeconômicas dos associados contemplados e, conseqüentemente, à arrecadação de cada Instituto, à atuação dos sindicatos das diversas categorias e à consolidação de políticas próprias a cada setor de projeto. Também a questão do custo da terra urbana é relevante no tocante à localização dos conjuntos e o tipo de implantação realizado, de acordo com as possibilidades financeiras e peculiaridades de cada órgão.

No início da década de 1940 os IAP já atuavam de forma significativa na construção de grandes conjuntos residenciais. Até então, segundo Bonduki (1998:163), “inexistia a própria ideia de conjunto habitacional”, o que demonstra a inovação trazida pelos Institutos e Caixas, bem como pelos profissionais envolvidos nos diversos projetos, ao prever conjuntos com cerca de 2.000 unidades habitacionais e que contavam não apenas com moradias, mas também equipamentos comunitários. Os IAP, principalmente entre 1937 e 1964, chegariam à construção de aproximadamente 124 mil unidades, inovando ainda ao apropriar-se largamente da construção de edifícios verticais multifamiliares.

O Moderno nos Conjuntos dos IAP

O desafio de produzir moradias saudáveis, acessíveis e rentáveis foi

o grande propulsor do desenvolvimento de projetos inovadores marcados pela racionalidade, padronização e economia, entre outros princípios [...]. Os gestores e profissionais que atuaram nestes órgãos acreditavam que os pressupostos defendidos pelos modernos poderiam gerar uma habitação econômica, vale dizer, com qualidade para atender dignamente o morador e barata o suficiente para ser alugada por um trabalhador de baixa renda. (BONDUKI, 2011, vol.1: 96).

É particularmente a partir da atuação de profissionais encarregados pelos projetos dos conjuntos habitacionais, seja junto aos setores de engenharia dos diversos IAP ou por contratos temporários e, ainda, de gestores ligados à burocracia atuarial dos Institutos articulados com a preocupação estatal de estruturação de uma gama de direitos sociais, que é possível elucidar a aproximação entre o projeto moderno e a produção de moradias pelos diversos Institutos e Caixas. Um exemplo deste papel dos profissionais é dado pela obra do engenheiro-arquiteto Rubens Porto “O Problema das Casas Operárias e os Institutos de Aposentadoria e Pensões”, de 1938, devido a sua colaboração para o programa habitacional dos mesmos junto ao Ministério do Trabalho.

Em seu livro, o autor assinala que o emprego do ideário moderno na proposta habitacional do período Vargas seria coetâneo à própria ideia de utilização dos fundos previdenciários dos IAP no oferecimento de habitações aos operários e que, já em 1936, a questão da inversão do patrimônio dos IAP era um grave problema devido ao volume total arrecadado e a falta de opções de aplicação dessa reserva. Porto, então membro do Conselho Nacional do Trabalho e assistente técnico do Ministro do Trabalho, possuía acesso privilegiado a dados relevantes e, conforme estas informações e ainda de acordo com suas pesquisas pessoais, considerava muito conveniente a aplicação das reservas patrimoniais em imóveis.

Naquele momento a arquitetura internacional preocupava-se com a resolução de um problema que persistia desde os primórdios da industrialização e se agravava após a Primeira Guerra Mundial: alojar as multidões que se aglomeravam nas cidades, sendo esta a **razão social** da arquitetura conforme arquitetos como Walter Gropius e Le Corbusier, cuja obra influenciaria significativamente o trabalho de Rubens Porto. Também o arquiteto brasileiro iria observar que

na verdade, nenhuma aplicação pela sua função social, afora a das finalidades principais dos institutos e caixas de aposentadoria e pensões, poderá ser melhor louvada do que a inversão do seu patrimônio na concessão do teto ao nosso trabalhador, qualquer que seja a sua classe. (PORTO, 1938:66).

Mesmo ressaltando que até o ano de 1937 pouco se atuara nesta questão, pois “havia sido construídos e adquiridos por todas as Caixas e Institutos apenas 118 imóveis para residência de seus associados” (PORTO, 1938:28), o arquiteto acreditava que o Decreto n.º 1749 do mesmo ano, que regulamentava as carteiras prediais dos IAP, deveria favorecer e facilitar as iniciativas de inversão patrimonial neste sentido.

Católico, Rubens Porto se preocupava essencialmente com a família do trabalhador brasileiro; como arquiteto, via na salubridade da casa moderna uma forma de mudar os hábitos dessa população. Para Paulo Bruna (1998:81) “chama a atenção a firmeza com que se indica ter o Estado Novo assumido a responsabilidade pelo provimento de habitações adequadas para as classes trabalhadoras”; no entanto, Porto indicava a insuficiência do ato de doar moradias ao operário e sua

família. Era necessário, segundo o arquiteto, em primeiro lugar cuidar para que esta moradia fosse, em todos os aspectos, saudável e higiênica, se preciso doando inclusive os móveis e utensílios adequados a cada caso. Posteriormente era necessário ensinar os trabalhadores a morar na nova casa e a ter hábitos sãos, do contrário se estaria apenas transferindo a população de seus antigos abrigos, precários e insalubres com todos os seus costumes insatisfatórios, para um lugar melhor.

Ainda em seu livro, Porto ressalta um fator de grande relevância no que seria a produção habitacional dos IAP: a localização da moradia do trabalhador fabril, indicando que a escolha do lugar do conjunto habitacional devia levar em consideração a distância aos locais de trabalho, o movimento natural da população, a permanência e a precariedade. Recomenda, pois, a aquisição de áreas a pequena distância do centro, com a intenção de descongestionar o núcleo da cidade e permitir um menor custo da habitação com relação às moradias da área central propriamente dita, enfatizando a necessidade de meios de transporte disponíveis à população moradora. O fato é que muitos conjuntos foram construídos nas periferias das cidades, então consideradas como áreas de expansão urbana, onde a terra era barata e a infraestrutura precária, sendo muitas vezes implantada pelos próprios Institutos concomitantemente às moradias; porém, muitos deles foram, por sua vez, construídos junto às áreas centrais, onde a infraestrutura urbana já estava instalada. Sobressaem-se nesse aspecto o IAPB, com grande número de conjuntos verticais, os “edifícios dos bancários”, localizados em regiões bem localizadas, e o IAPI, com conjuntos muitas vezes implantados nos bairros operários, junto aos locais de trabalho dos associados.

É importante salientar que boa parte das diretrizes governamentais quanto à moradia operária seria aplicada apenas parcialmente pelos órgãos que proviam habitação, o que para Bruna (1998) é uma consequência da inexistência de um eventual “Ministério da Habitação e Desenvolvimento Urbano”, sendo os conjuntos habitacionais dos IAP supervisionados pelo Ministério do Trabalho. O autor chama a atenção, porém, para a ênfase com que se pretendia administrar o controle do uso da terra urbana, “num momento em que as cidades cresciam aceleradamente e a especulação imobiliária sobrepunha-se a qualquer planejamento urbano” (BRUNA, 1998:82), além da associação desse controle à previsão de vias de transporte, o que para ele era um indicador da consciência da necessidade do planejamento urbano.

Quanto ao custo dos terrenos nas regiões próximas aos centros, que poderia acarretar aumento no valor das habitações, Rubens Porto declara que nestes locais seria de grande interesse a construção de edifícios de apartamentos, que compensariam o custo elevado da terra. O autor sugere também o emprego de um novo elemento construtivo, o piloti, que traria grandes vantagens, tais como: 1. Higiene e salubridade, já que se afastaria o imóvel do solo; 2. Visibilidade, tanto de dentro dos apartamentos, elevados, quanto do solo, livre; 3. Circulação, liberada sob o edifício; 4. Utilização das áreas liberadas para instalação de serviços públicos; 5. Facilidade de adaptação com

relação à configuração do solo; 6. Recreio de crianças e ponto de reunião, de alto alcance social para evitar a dispersão das famílias (PORTO, 1938:44). O autor enumera também fatores econômicos quanto à utilização do piloti, dentre os quais: a diminuição dos movimentos de terra, embasamentos e aterros, além de recuperar 95% da área construída. A opção por apartamentos desobrigava ainda a divisão do terreno em lotes e permitia a implantação de vários blocos numa grande área verde. “Na verdade, bem pouco valeria construir habitações econômicas e as dividir em pequenos lotes, misturados entre as construções urbanas existentes, duma outra era, com toda a promiscuidade dos cortiços vizinhos”, afirmava Porto (1938:57).

Era preciso “concentrar os programas de habitação barata sobre grandes planos de organização regional” (PORTO, 1938:61), verdadeiras células autárquicas de cidade, com vias próprias de tráfego exclusivamente local, ruas de pedestres e campos de esportes entre os edifícios, além de grandes áreas livres arborizadas que tornariam os lares mais aprazíveis e saudáveis. Paulo Bruna chama a atenção para o fato de a política habitacional do período Vargas, particularmente através dos IAP, ter-se materializado não pela construção de moradias isoladas, embora a casa própria autoconstruída também fosse incentivada por outros programas estatais, mas pela construção de “conjuntos habitacionais multifamiliares, racionalmente projetados e construídos”, não apenas pelos IAP, mas também pela FCP e pelo DHP, o que indicaria pleno conhecimento por parte do Estado das “dificuldades técnicas e materiais implícitas nesse processo” (BRUNA, 1998:82).

Ainda sobre a liberação de antigos hábitos e costumes dos trabalhadores, propunha também Porto (1938) a existência no próprio conjunto de bibliotecas, salas para cursos, reuniões, concertos, jogos e espetáculos, que aprimorariam o gosto cultural dos trabalhadores e atenderiam sua necessidade por vida social. Segundo ele, os operários precisavam de opções para melhor empregar suas horas de lazer, sendo estes momentos oportunidades para que se aperfeiçoassem espiritual e moralmente, afastando-se do vício e da ociosidade. Para o arquiteto, viver em sociedade era uma das melhores maneiras de educar o homem trabalhador, e dar-lhe a opção de divertir-se e reunir-se junto a seu próprio lar e família na área liberada pelos pilotis poderia impedi-lo de frequentar lugares impróprios onde buscasse essa vida social, como em bares e botequins. Aqui se observa novamente seu apreço pela integridade da família, associado à proposta moderna de prover as áreas habitacionais com equipamentos coletivos.

Para alguns autores como Farah (1983:53), “a construção de várias unidades em um mesmo local propiciava às realizações habitacionais maior potencialidade de manutenção política” e social. Bonduki (1998) afirma que muitos atribuíam aos equipamentos coletivos como creches, escolas e cinemas nos conjuntos habitacionais o papel de instituições de controle e reprodução ideológica. Para Rubens Porto, no entanto, a ideia de “doar” a moradia ao trabalhador, de dar-lhe meios para

crescer moral e culturalmente, de retirá-lo dos cortiços se inseria numa proposta muito maior, amplamente associada às pretensões de desenvolvimento nacional:

Dar casas ao povo é dar lares às famílias. Dar conforto ao povo é economizar verbas para hospitais e para policiamento. Multiplicar lares é multiplicar a energia moral e econômica das nações. O cidadão que possui um lar tem mais estabilidade. Uma sociedade de muitos lares é uma sociedade mais organizada e menos empírica. Dar lares às famílias é favorecer o amor à propriedade familiar, ao patrimônio tradicional. É distribuir a propriedade. É fazer justiça social. (PORTO, 1937 in PORTO, 1938:203).

Embora se reconheça a importância da atuação do engenheiro Rubens Porto junto ao Ministério do Trabalho em benefício da arquitetura moderna na conceituação dos projetos de conjuntos habitacionais dos Institutos, o alcance de sua influência na produção habitacional dos diversos IAP é, no entanto, desconhecido (BONDUKI, 2011). O ideário moderno foi de fato empregado em boa parte dos projetos de conjuntos habitacionais dos IAP e, assim, se torna fundamental entender o real papel dos profissionais engajados no Movimento Moderno e que se tornaram responsáveis pelo projeto de habitações populares a partir de 1930, seja através dos Institutos de Aposentadoria e Pensões, ou ainda através da Fundação da Casa Popular e do Departamento de Habitação Popular do Distrito Federal. Por muito tempo prevaleceu a interpretação de que a vanguarda modernista no Brasil teria sido cooptada pelo regime estado-novista; acreditamos, porém, como Botas (2011:19), que esta noção “desconsidera os objetivos da própria vanguarda local.”

O nacional-desenvolvimentismo é apontado como ponto fundamental para o sucesso da implementação da arquitetura e do urbanismo modernos no Brasil, sendo considerado como marco inicial dessa produção moderna o Edifício do Ministério de Educação e Saúde Pública (MESP). O ministério, criado por Getúlio Vargas em 1930 dividiria espaço com outros órgãos em um edifício projetado pelo arquiteto Arquimedes Memória até 1934, quando assume a pasta o ministro Gustavo Capanema, que sugere ao presidente a necessidade de construção de uma nova sede para o MESP. Para tanto é realizado um concurso, cujo projeto vencedor é um edifício eclético do mesmo Arquimedes Memória. O próprio Capanema rejeita este projeto em função de construir o Palácio do Ministério com a arquitetura nova e arrojada proposta nos projetos de alguns participantes do concurso, tais como Lucio Costa, Affonso Reidy e Carlos Leão, e tem o apoio de Vargas para montar uma comissão com esses concorrentes, aos quais se juntariam Ernani Vasconcellos, Jorge Moreira e Orçar Niemeyer, para projetar o novo edifício. Em função ainda de um projeto para uma cidade universitária, Capanema entra em contato com Le Corbusier, que de volta ao Rio de Janeiro realizaria um estudo para o edifício do MESP orientando a comissão formada por Capanema, um anteprojeto para a Cidade Universitária e ainda uma série de conferências sobre a arquitetura moderna (CAPANEMA In XAVIER, 2003).

O novo governo, ao buscar uma identidade nacional, representada por um país moderno e desenvolvido, portanto uma identidade a ser projetada e não recuperada do passado, criava as bases para o sentido do modernismo no Brasil. Ao mesmo tempo, uma arquitetura nova e adaptada aos tempos industriais dava ao Estado um caráter modernizante e atualizado com o contexto internacional. De tal modo que Martins (1998:70) sugere o inverso daquela noção consagrada: a aposta modernista em fazer do Estado seu “agente fundamental de institucionalização”. Assim, profissionais que acreditavam no papel da arquitetura e do urbanismo modernos junto à sociedade, como Rubens Porto, compreenderam os conjuntos residenciais dos IAP como lugares onde poderiam concretizar os ideais de modernização e efetivação do papel social da arquitetura, atuando diretamente no projeto dos conjuntos habitacionais e alinhando “seus interesses específicos ao projeto de modernização empreendido pelo Estado” (BOTAS, 2011:19).

Segundo relato de João Figueiras Lima, Lelé, que trabalhou no Serviço de Engenharia do IAPB de 1952 a 1957, “os arquitetos daquela época funcionavam muito com os projetos de habitação promovidos pelos institutos [...]” (BONDUKI, 2001, vol.1 : 131), revelando que além dos profissionais do próprio escritório, também arquitetos de fora, das cidades onde seriam implantados os conjuntos, eram contratados temporariamente para realizar os projetos para o IAPB, o que ocorria igualmente em outros Institutos.³⁹

1.2.2.4. A crise habitacional na década de 1960 e a ditadura militar – A reestruturação dos sistemas de planejamento, produção de habitação e produção de cidade

Mesmo com todos os empecilhos e distorções no processo de produção da moradia popular na primeira metade do século XX, a questão da moradia ainda não havia assumido o *status* de crise, o que iria ocorrer no início dos anos 1960. No “Plano de Metas” do presidente Juscelino Kubitschek não há referências expressas à moradia social, as preocupações estatais se voltam para o desenvolvimento da indústria e a construção da nova capital e, assim, nenhuma proposta de política habitacional nacional é realizada.

Em 1961, sob a vigência do governo de Jânio Quadros, é proposta a criação do Instituto Brasileiro de Habitação (IBH), cujo objetivo final era o de produzir cem mil moradias. A proposta, embora transformada em Projeto de Lei, não se concretiza após a renúncia do presidente em agosto do mesmo ano (BONDUKI & KOURY, 2010). Consequência da falta de políticas eficientes no campo da

³⁹ A produção em textos e obras de alguns destes arquitetos que se destacam pela produção de arquitetura moderna e habitação social dentro ou fora dos IAP será discutida no Capítulo 2.

habitação, em 1962 o déficit de moradias passa a ser um problema de ordem maior e chega a configurar uma crise.

As ações empreendidas ao longo da primeira metade do século XX, considerando-se especialmente aquelas realizadas pelos IAP, pela Fundação da Casa Popular e pelo Departamento de Habitação Popular, embora não tenham de fato conseguido solucionar completamente o problema da habitação popular, tiveram o mérito de introduzir no país a noção de que a questão habitacional era um problema social a ser resolvido pelo poder público.

Durante o governo João Goulart, os arquitetos tomaram a frente do debate e deram uma contribuição relevante para uma nova política habitacional, articulada à questão urbana e vinculada com as generosas perspectivas de transformações mais estruturais da sociedade brasileira, conhecidas como “**Reformas de Base**”. Neste contexto, onde os principais problemas nacionais – como a questão agrária, a educação e o desenvolvimento nacional – foram debatidos sob uma intensa politização das iniciativas públicas, os arquitetos capitanearam o processo de discussão sobre a questão urbana e habitacional. Introduziram temas, abordagens e propostas novas, de tendência claramente progressista, que colocaram pela primeira vez em pauta a reforma urbana como um elemento indispensável para enfrentar a grave crise de moradia que afetava as cidades brasileiras no início dos anos 1960. (BONDUKI e KOURY, 2010:s/p, grifo nosso).

Em 1963 o Instituto de Arquitetos do Brasil promove a realização do **Seminário de Habitação e Reforma Urbana**, ponto alto do processo que repensava a produção da moradia popular no espaço urbano, contando com o apoio do governo federal através do Instituto de Pensões e Aposentadoria dos Servidores do Estado (IPASE). Durante o encontro grupos de trabalho discutiram diferentes aspectos relativos aos temas da habitação e do planejamento urbano no Brasil e, ao final do seminário, foi produzido um documento onde constavam considerações e propostas, incluindo a criação de uma “Política Nacional de Habitação e Reforma Urbana” que, substituindo e incorporando a Fundação da Casa Popular, executasse os programas de habitação e urbanismo em âmbito nacional.

Entre as constatações resultantes do seminário estava a ideia da moradia como um direito de todo cidadão havendo uma relação direta entre a má distribuição de renda e o déficit habitacional. Diante disso era urgente a formação de um órgão central, inexistente até então, que respondesse à demanda por habitações e realizasse uma reforma urbana, premissa para a resolução da questão habitacional. As propostas de reforma incluíam o enfrentamento de aspectos como o custo da terra e a propriedade privada do solo urbano através do planejamento e da disponibilização de áreas de interesse social destinadas à produção massiva de moradias populares. Considerava-se ainda que a participação da iniciativa privada no oferecimento da habitação social era de suma importância, assim como a participação popular em programas de desenvolvimento.

Entre as propostas estava a idealização de Planos Nacionais que orientassem a coordenação e assessoria de entidades locais, centralizando os recursos federais. Estes mesmos planos deveriam

indicar as medidas necessárias para o crescimento da indústria da construção civil e o desenvolvimento de processos construtivos, de modo a favorecer a padronização dos materiais e a pré-fabricação. Idealizava-se um Plano Nacional de Habitação (PNH) que buscasse suprir o déficit de moradias e oferecer serviços e equipamentos urbanos considerando:

a capacidade de amortização do usuário; a realidade regional e demográfica para estabelecer os tipos e as dimensões das moradias; relação entre moradia, trabalho, serviços e equipamentos urbanos; locações urbanas compatíveis com a renda familiar; medidas emergenciais voltadas para a melhoria das sub-habitações estimulando o esforço próprio, a ajuda mútua e o desenvolvimento comunitário; medidas que cerceiem a especulação imobiliária. (BONDUKI e KOURY, 2010:s/p).

O PNH deveria também adotar medidas emergenciais que visavam melhorar as condições de abrigos precários como cortiços e favelas, enquanto um Plano Nacional Territorial fixaria as diretrizes para ocupação e planejamento do território, interligando os diversos planos regionais. A política habitacional seria financiada através da criação do Fundo Nacional da Habitação, administrado pelo governo central. Este obteria as verbas necessárias, entre outras formas, através da arrecadação de impostos e tributos e da contribuição de instituições públicas ou particulares, nacionais ou estrangeiras. O órgão executor financeiro seria a Caixa Econômica Federal, sob o controle de um órgão central.

Em 1964, segundo o IBGE, o déficit habitacional chegaria a cerca de oito milhões de unidades. Neste mesmo ano, o golpe militar tirou João Goulart do poder e colocou fim à ação de órgãos como os Institutos de Aposentadoria e Pensões e a FCP. Sem a implementação das propostas resultantes do Seminário de Habitação e Reforma Urbana, uma das primeiras ações do novo regime ditatorial, que perdurou até 1985, foi a criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e do Banco Nacional de Habitação (BNH), que “teve por meta instituir uma forte presença estatal no processo de provisão habitacional, que era também uma das áreas prioritárias naquele regime recém-instituído”, considerada estratégica por sua alta significação política, econômica e social (WERNER et al., 2001:111).

O Art. 65 da Lei 4.380 de 1964 estabelecia que as Carteiras Imobiliárias dos Institutos de Aposentadoria e Pensões não poderiam iniciar novas operações imobiliárias e seus segurados passariam a ser atendidos pela nova política habitacional. Os Institutos de Aposentadoria e Pensões deveriam vender seus conjuntos e unidades residenciais em consonância com o sistema financeiro da habitação e os recursos obtidos deveriam obrigatoriamente ser aplicados em Letras Imobiliárias emitidas pelo BNH, dado alterado em 1968 pela Lei nº 5.455, que possibilitou a aplicação dos recursos provenientes das vendas dos conjuntos habitacionais dos IAP na aquisição ou construção de imóveis destinados às instalações dos Institutos, como na construção de edifícios-sede. Após estas operações, seriam extintas as Carteiras Imobiliárias dos IAP e os inquilinos ou ocupantes de seus

imóveis residenciais seriam atendidos pelos órgãos estatais integrantes do Sistema Financeiro da Habitação. Em 1966 o Decreto-Lei nº 72 reuniu os seis Institutos de Aposentadoria e Pensões no Instituto Nacional de Previdência Social (INPS) ligado ao Ministério do Trabalho e Previdência Social.

Com o fim dos IAP, findava também a provisão habitacional nos moldes por eles propostos. O modelo de conjunto de moradias inseridas em um grande setor urbanizado, com disposição de equipamentos comunitários e espaços verdes, próximo às regiões centrais ou vinculado a meios de transporte seria reduzido em função da produção massiva de unidades habitacionais padronizadas, ainda em conjuntos habitacionais, porém dentro de um processo de expansão das periferias das grandes cidades empreendido pelo sistema SFH/BNH/COHAB (NEGRELOS, 2010).

1.2.2.5. Uma síntese do quadro histórico da habitação popular no Brasil

Enquanto colônia, estando o poder político nas mãos de uma elite vinculada à ordem escravagista e latifundiária, não se formulou no Brasil qualquer preocupação quanto aos direitos sociais de sua população. A Constituição de 1824, assim como as demais constituições do período, não traria nada de novo quanto à problemática social e levaria ainda anos até que se considerasse a existência de um problema social que coubesse ao poder público resolver. Posteriormente, “estes direitos não foram também reconhecidos pela Constituição Republicana, que declarava não ser dever do Estado garantir tanto a educação primária quanto a assistência social” (ALVEZ, 2005:4) numa atitude típica do *laissez-faire* na organização social.

A manutenção da estruturação social, em que os valores da elite agroexportadora direcionavam os investimentos do Estado, ele próprio subjugado pela oligarquia cafeeira, em detrimento da melhoria das condições de vida das classes pobres, com possibilidade de ascensão social, foi determinante no sentido da inexistência de direitos sociais conferidos à totalidade da população. Também a especulação do valor da terra urbana, com reflexo na valorização das áreas centrais, com melhoramentos urbanos e obras que correspondiam às necessidades da classe dominante, implicaria no afastamento da população pobre desses locais, destinando-a a áreas periféricas onde a infraestrutura era ainda precária e as distâncias entre moradia e local de trabalho maiores.

Esses dois fatores, associados ao enfraquecimento do governo central determinado pelo poder da oligarquia agrária, contribuíram para a inexistência de programas habitacionais durante toda a República Velha, período em que as classes menos favorecidas dependiam da possibilidade de

construir sua própria moradia ou da produção privada de vilas operárias, quando não da ocupação de construções impróprias ao alojamento.

É importante, portanto, considerar as implicações sociais do reconhecimento da classe trabalhadora pelo Estado Novo como grupo que garantiria as bases e a legitimidade do governo pós-Revolução de 1930. É a partir desse reconhecimento que passam a ser garantidos pelo Estado os direitos sociais e trabalhistas do operariado, antes negligenciados pelo governo, incluindo-se na gama de direitos a garantia da habitação saudável como parte essencial dos meios de reprodução da força de trabalho, com a instituição da habitação social no Brasil.

A habitação social seria produzida inicialmente pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões, órgãos autárquicos, com a associação de Estado, empresas e empregados, eleitos por Vargas como responsáveis pela garantia de direitos sociais aos trabalhadores. Os IAP, entretanto, não eram órgãos provedores de habitação, sendo esta produção habitacional entendida como uma modalidade de aplicação de suas reservas, de modo que não atendiam a população como um todo, mas apenas os trabalhadores formais vinculados às categorias profissionais beneficiadas pelos Institutos e Caixas. Somente em 1946, com a Fundação da Casa Popular é que se estabeleceria, portanto, um órgão estatal provedor de moradia social, que atenderia a toda a população.

As produções habitacionais da FCP e dos IAP se diferenciavam não apenas porque na primeira a moradia era a própria finalidade do órgão e na segunda uma modalidade de aplicação, mas principalmente porque representavam um grande debate, atual ainda, sobre o oferecimento da casa própria ou alugada à população pobre. A moradia alugada era amplamente considerada pelos profissionais de arquitetura como a mais viável econômica e socialmente falando, por permitir o acesso a um maior número de pessoas, dado que nem todas pudessem pagar pela compra de uma casa; no entanto, pesava a ideologia de fazer dos trabalhadores também proprietários, desfazendo a associação entre riqueza e propriedade. Assim, ainda antes da formulação da FCP, no mesmo ano em que incentivava a produção da habitação popular pelos IAP através da regulamentação da atividade de suas carteiras prediais, produção esta representada majoritariamente por unidades alugadas aos associados, Vargas facilita a compra de terrenos em áreas de expansão urbana, com valores menores que aqueles com localização central, logo, acessíveis a uma parcela maior da população, destinados à autoconstrução da casa própria.

O que a princípio parece um paradoxo, garantir ao mesmo tempo moradias alugadas e próprias, pode nos direcionar também à interpretação de que as duas modalidades combinadas naquele momento poderiam representar a solução para a falta de alojamento, uma vez que a produção dos IAP atendia apenas os associados, de modo que a casa própria autoconstruída ou empreendida pela FCP poderia ser um caminho para o atendimento pleno das necessidades de moradia. Esse atendimento não ocorreu, como se sabe, acarretando na confirmação de uma crise

habitacional na década de 1960, o que, porém não diminui a importância social da produção habitacional no período compreendido entre as décadas de 1930 de 1960.

Apesar de em termos numéricos a produção dos Institutos ser pouco significativa diante da quantidade de unidades habitacionais necessárias para atender plenamente a necessidade de alojamento, em termos sociais os conjuntos habitacionais dos IAP são de grande relevância no quadro estabelecido pelo Estado Novo, com possibilidade de integração social do trabalhador-morador pela garantia da habitação. Através da construção dos conjuntos, os profissionais de arquitetura e urbanismo puderam atuar conforme o ideário moderno, que pressupunha a habitação como geradora de cidade e função social da arquitetura. O edifício multifamiliar moderno, amplamente utilizado nos projetos desses conjuntos, supera o convencionalismo gerado pelos cortiços quanto à moradia coletiva e se estabelece entre os profissionais como símbolo da habitação que poderia superar não apenas a falta de moradias, mas também os obstáculos gerados pelo custo da terra urbana, ainda hoje diretamente relacionados à produção habitacional.

Capítulo II

Os conjuntos habitacionais dos IAP na Grande São Paulo

II.1. Urbanização de São Paulo

II.1.1. Da ocupação jesuíta à expansão ferroviária (1554-1870)

A ocupação que posteriormente se tornaria a cidade de São Paulo teve início em 1554 e se relacionou ao movimento rumo ao interior do território nacional pelos bandeirantes e à posterior disputa entre estes, estabelecidos junto ao rio Tamanduateí no território de Santo André da Borda do Campo, e os jesuítas, situados próximos à foz do Tamanduateí no rio Tietê no planalto de Piratininga, pela afirmação do centro administrativo da Capitania de Piratininga. O local onde se encontra o Pátio do Colégio é considerado o sítio da primeira ocupação, onde os padres jesuítas Manuel da Nóbrega e José de Anchieta construíram um colégio para catequizar os índios da região. Seu povoamento de fato teria início alguns anos depois, em 1560, quando a população da antiga aglomeração bandeirante se dirigiria para a área ao redor do colégio jesuíta, então elevada à categoria de vila, passando à categoria de cidade no ano de 1711 (FERRARI& NEGRELOS, 2011).

Com a atividade mineradora localizada distante das terras paulistas era possível, segundo Morse (1970:34), prever a decadência da cidade e, no entanto, ocorreu neste período “uma lenta mudança nos hábitos e atitudes que preparou o palco para a junção de forças que produziria a metrópole”. Foram abertas rotas fluviais e terrestres entre São Paulo e Cuiabá, cujo percurso era realizado com tropas de mulas ao invés de bandeiras, ligando umas às outras as regiões do interior, o que ocorreria até a implantação das primeiras ferrovias, de modo que a cidade tornou-se um modesto entreposto comercial através da revenda de mulas do Rio Grande do Sul, principalmente para a feira de Sorocaba, o que possibilitou, ainda, a formação de novas fortunas. Houve, além disso, no último quarto do século XIX, relativo crescimento populacional que ocasionou o aumento das importações e da produtividade da agricultura, embora ainda de subsistência.

Ocorreu, por fim, a pavimentação do caminho do porto de Santos a São Paulo através da Serra do Mar. “O plano de ruas de São Paulo foi polarizado por esta rota, que deixava a cidade para Santos em direção Sul e fez com que seus edifícios se agrupassem em torno de um eixo norte-sul” (MORSE, 1970:41)⁴⁰, embora o núcleo principal permanecesse conformado por três ruas que ligavam os mosteiros do Carmo, de São Francisco e de São Bento no alto da colina.

⁴⁰ “Na segunda metade do século XIX, as estradas de ferro iriam modificar essa orientação. Por volta de 1890 a periferia urbana tomava uma forma circular, distendida a Este, ao longo da linha para o Rio de Janeiro, e a Oeste, em direção às novas zonas de café. No século XX o eixo Este-Oeste tornou-se dominante.” (Morse, 1970:41).

São Paulo era ainda, nesse período, ponto de distribuição das rotas que vinham do porto de Santos pela Serra do Mar rumo ao interior. A topografia determinou a convergência de cinco artérias para a cidade: a Nordeste para o Rio de Janeiro, passando pelas localidades que produziram café no início do século XIX; ao Norte para Minas Gerais; a Noroeste para Campinas; a Oeste-Noroeste para Itu e Porto Feliz, acompanhando o Tietê; e a Oeste para Sorocaba.

Em 1808, a chegada da Corte Real portuguesa ao Rio de Janeiro alteraria o *status* do território brasileiro transformado em participante de um sistema internacional de produção e comercialização, que culminaria no desmonte do Sistema Colonial, confirmando sua importância para a monarquia portuguesa e sua posterior independência em 1822, com gradual superação da condição de colônia e inclusão no mercado internacional como território independente (FERRARI & NEGRELOS, 2011). Ainda em 1808, Dom João VI invalidou um alvará de 1785 que proibia a indústria nacional, mas a concorrência dos produtos britânicos, a população dispersa e a autossuficiência das propriedades agrícolas atrasariam o desenvolvimento da atividade industrial. De acordo com Morse (1970), havia em São Paulo certo desinteresse pelo trabalho nas manufaturas, o que poderia ser explicado pela ausência de luxo com que vivia a população, não tendo sido estimulada a necessidade de mobiliários e acessórios. Não obstante, foi transferida para São Paulo uma fábrica de armas antes sediada no Rio de Janeiro, foram instaladas uma fábrica de tecidos de seda e uma filial do primeiro Banco do Brasil.

Após a Proclamação da Independência, três fatos mudariam o ritmo da cidade de São Paulo e seu desenvolvimento subsequente: a organização do esquema administrativo da nação em 1824, o estabelecimento de uma tipografia em 1827 e a fundação da Academia de Direito em 1828, que passou a atrair alunos e professores de todo o país e do exterior, resultando em novas necessidades e hábitos como a imprensa, que se constituiu a partir da própria academia. Posteriormente, em 1835 é fundado o Gabinete Topográfico, que constituiria a escola de engenheiros civis e, em 1844, é criada pelo governo da província a Diretoria de Obras Públicas, “encarregada de coordenar a abertura e conservação das estradas, e de reunir uma coleção completa de mapas” (MORSE, 1970:148). Destacam-se também no período iniciativas individuais quanto à industrialização, com o advento de novos estabelecimentos.

Estas transformações em conjunto assumem proporção maior quando associadas às transformações econômicas em curso, relacionadas à produção do café. A primeira região favorecida pela produção intensiva do café foi o Vale do Paraíba, que até a implantação das estradas de ferro permaneceria tributária ao Rio de Janeiro, afetando apenas parcialmente a cidade de São Paulo. Segundo Morse (1970) a terra ao redor da cidade era infértil o que inicialmente bloqueou o avanço do café, porém, com o aumento da produção após 1822, a cultura deu um salto em direção às terras férteis a Norte e a Oeste da cidade, se espalhando rapidamente do Vale do Paraíba para Minas

Gerais e São Paulo, numa região que possuía vantagens sobre a área produtiva inicial por não ser montanhosa e apresentar um tipo de solo bastante fértil, a “terra roxa”. Este território agrícola era, por sua vez, tributário de São Paulo e de seu porto, Santos, acarretando uma nova relação campo-cidade: com o crescimento da cultura do café ocorre concomitantemente a aceleração da vida urbana de São Paulo.

Em 1848 o Barão de Mauá consegue a concessão para construir uma linha férrea que ligasse a região produtora de café do planalto paulista até o porto de Santos, atravessando a Serra do Mar e, em 1867, ficaria pronta a São Paulo Railway, conhecida como Santos-Jundiaí. A partir de 1868 novas ferrovias seriam construídas, substituindo os antigos trajetos de mulas, casos da E.F. Sorocabana em 1875 e da E.F. São Paulo-Rio de Janeiro, a Central do Brasil, em 1877, ligando o interior e outros estados com a São Paulo Railway⁴¹, ou seja, com a cidade de São Paulo, impulsionando o crescimento e o adensamento da cidade, de modo que já na última década daquele século esta ascenderia à condição de núcleo da região economicamente mais dinâmica do país.

II.1.2. Saneamento e Embelezamento (1870-1930)

As primeiras atitudes no sentido de transformar a cidade de modo que atendesse às novas necessidades da população crescente foram tomadas pelo presidente da província **João Teodoro Xavier de Matos**, entre 1872 e 1875. Entre suas obras destacam-se o calçamento das ruas da colina histórica e a abertura ou o alargamento de vias, criando condições para a ligação entre bairros e centro e para a expansão urbana principalmente a Norte e a Leste, na direção das ferrovias e zonas cafeeiras. Foram também realizados a reforma do Jardim da Luz e trabalhos de drenagem e aterro na região da Várzea do Carmo, às margens do Tamanduateí, com a criação de um passeio público, e inauguradas a iluminação pública a gás e a rede de bondes puxados por tração animal, introduzindo novos hábitos relacionados à urbanidade. Este conjunto de realizações demonstrava a mentalidade urbana e a consciência da necessidade de transformação do quadro urbano para confirmar a cidade que já passava a abrigar muitos fazendeiros, como centro regional, econômico e comercial propiciando sua expansão e confirmando as intenções de Xavier de Matos de transformar a capital em um centro residencial e de negócios (ACKEL & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS (Org.), 2002).

Em 1875 a Câmara Municipal promulgou o Código de Posturas que fixou largura mínima para novas ruas e altura de edificações. Ao mesmo tempo tinham início ações particulares com a abertura

⁴¹ Outras estradas de ferro construídas entre 1872 e 1886: a Norte-Noroeste a Cia. Paulista; a Oeste a Cia. Ituana; a Norte a Cia. Mojiana.

de loteamentos, como o bairro Campos Elíseos, implantado entre 1878 e 1879. Desde a inauguração da Estação da Luz em 1868 a localização dos setores mais privilegiados da cidade se inverteu de Sul e Leste, por onde chegavam as tropas vindas de Santos ou do Rio de Janeiro, para o setor Norte onde estava a estação e, mesmo que a prefeitura privilegiasse a região Leste, a iniciativa privada passou a orientar seus investimentos rumo às regiões Norte e Oeste. Ainda dentro desta perspectiva teve início em 1885, com capital privado, a construção do Viaduto do Chá, entregue em 1892, ligando o triângulo tradicional ao Morro do Chá, como símbolo do progresso rumo a Oeste, que não só permitiu a transposição da várzea como ocasionou a valorização desta região da cidade, incentivando a ocupação imobiliária no vetor (CAMPOS, 2002).

“Ao findar o século XIX já se havia estabelecido na cidade um mercado imobiliário considerável, constituído por casas, oficinas e quartos para aluguel e loteamento de antigas chácaras”, acarretando “transformações nas relações econômicas que se estabeleceram entre proprietários e ocupantes, com destaque para a emergência da figura do empreendedor imobiliário, o ‘capitalista’ [...]” (ROLNIK, 1997:101-103). Até fins do século XIX os espaços mais valorizados em São Paulo ficavam na parte Leste da colina, onde estavam o mosteiro do Carmo e o colégio, voltados para o Tamanduateí, enquanto o Anhangabaú constituía “os fundos” da cidade, situação que se inverte com a construção das estações ferroviárias e dos loteamentos da elite rumo a Oeste. A consolidação da inversão de polaridade da colina central se daria posteriormente com a construção do Parque do Anhangabaú, da Praça da República e ocupação da Rua Barão de Itapetininga, caracterizando o que se chamaria de “Centro Novo” (SIMÕES JUNIOR In LEME, 1999).

Em 1886, já na gestão de **João Alfredo Correa de Oliveira** (1885-1886) foi promulgado um novo Código de Posturas que regulamentou a proibição de casas populares ou operárias no perímetro da área comercial da cidade. Em 1883-84, com apoio do governo do estado, fora realizada a primeira pesquisa sobre condições de habitação das classes populares na cidade de São Paulo, resultando no “Relatório da Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias e Cortiços”. Conforme o relatório, que se concentrou na região do Distrito de Santa Ephigênia, onde morava a maioria operária, esta população vivia em construções precárias ou cortiços caracterizados pela falta de ventilação, iluminação, espaço, limpeza e esgotos. Segundo Bonduki (1998), o código de 1886 determinaria regras próprias para esse tipo de habitação como, por exemplo, a distância de pelo menos 5m entre as linhas de cortiços, a existência de poço com água, tanque e uma latrina para cada duas casas e a obrigatoriedade de um mínimo de 5m² para cada cômodo, exigindo ainda a supressão das alcovas, medidas para garantir a limpeza e ventilação das moradias. “Em relação aos arruamentos, [...] havia a obrigatoriedade das ruas serem retilíneas, com 16 metros de largura; era vedada a abertura de ruas tortas e as praças deveriam ser quadradas” (SIMÕES JUNIOR, 2003:54).

No mesmo período foi também elaborado um plano viário não implantado: “o ‘Bulevar Circular’, um conjunto de avenidas que deveriam circundar a região central da cidade” (ACKEL & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS (Org.), 2002:17) e ligar as áreas de expansão urbana sem necessariamente atravessar o centro, enfatizando não apenas na questão da circulação, mas também nos aspectos sanitários e estéticos. Complementando seu projeto, o presidente da província previa a construção do Palácio do Ipiranga e a abertura de uma avenida desde o Ipiranga até o Brás, passando pela várzea do Tamanduateí, que deveria ser saneada e drenada, dando ainda início à retificação do córrego Anhangabaú. Foram realizadas muitas demolições e obras de melhoramento e embelezamento, aumentando os contrastes entre casebres e palacetes, ruas de terra e pavimentadas. Morse (1970) afirma que o código de 1875 e o de 1886 se relacionavam ainda à cidade pequena que já não existia e que bairros novos eram constituídos sem muita orientação ou controle.

É relevante no período seguinte, já com Queiroz Teles à frente da presidência da província, a fundação da Hospedaria dos Imigrantes, entre 1886-87. Em 1871 o governo aprovara a Imigração Subvencionada em substituição ao Sistema de Parceria, pelo qual, conforme já indicamos, durante o segundo império, os próprios fazendeiros custeavam o transporte dos imigrantes até suas fazendas e estes pagavam com seu trabalho, recebendo muitas vezes tratamento ultrajante. O novo sistema se estendeu até 1930 e visava estimular a vinda de famílias imigrantes com o financiamento de passagens pelo próprio Estado, que regulamentava ainda as relações entre fazendeiros e colonos, garantindo o alojamento e o trabalho, a princípio no campo; em 1888 haveria 4.000 pessoas na Hospedaria (MORSE, 1970).

Conforme Morse (1970:238) a comparação entre os censos de 1872 e 1890 revela: “o aparecimento de uma classe capitalista; o influxo de fazendeiros para a cidade; maior número de mulheres nas profissões liberais; e, em geral, um abandono das ocupações rurais por comerciais, industriais, burocráticas e intelectuais.” Novos ofícios comerciais e técnicos eram introduzidos pelos imigrantes, havendo um aumento da população estrangeira de 8% em 1872 para 25% em 1886, o que pode ser explicado pela possibilidade de o colono imigrante subvencionado abandonar as lavouras assim que tivesse realizado o trabalho para o qual fora contratado e, ainda, porque muitos deles, antes mesmo de trabalharem no campo, acabavam se estabelecendo nas cidades.

Abolição e imigração contribuíram, após 1880, para um intenso crescimento demográfico. A população da cidade, que por ocasião da inauguração da ferrovia era de 26 mil habitantes, em 1890 já havia atingido 65 mil. Nos três anos seguintes, esse número quase dobrou, superando os 120 mil, dos quais mais de 70 mil eram estrangeiros. O censo de 1900 apontaria quase 240 mil habitantes. (ACKEL & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS (Org.), 2002:15).

Os imigrantes traziam consigo também novos hábitos culturais como as apresentações de teatro, concertos e apresentações musicais, rapidamente incorporados à rotina dos paulistas. Também as técnicas construtivas italianas começaram a dominar a cidade a partir de 1870 e mudanças eram percebidas na arquitetura das residências de luxo com a construção de palacetes e chalés, de inspiração estrangeira, uma vez que em 1897 o influxo de italianos seria de 2 para cada 1 brasileiro⁴².

Nesse período aumentou consideravelmente a população dos bairros populares, cujos hábitos de higiene eram bastante precários, de forma que as maiores causas de mortes eram por doenças ocasionadas por falta de higiene preventiva. Ocorre, então, a primeira crise sanitária na cidade com um surto de cólera que atingiu especialmente o bairro do Brás e exigiu medidas enérgicas das autoridades quanto à melhoria das condições sanitárias (PAOLI In Espaço&Debates, 1991). Contudo, somente depois de 1892-93 com os primeiros casos de febre amarela na cidade, o governo iniciaria uma campanha mais sistemática de saneamento e quarentena. É importante salientar o crescimento da população trabalhadora, ocasionado não apenas pelo intenso fluxo imigratório, mas também pelo êxodo de outras cidades do estado como Santos e Campinas devido principalmente a epidemias de febre amarela que atingiam estes locais desde o início da década de 1880, enquanto São Paulo ainda não sofria com este tipo de problema, o que representou inclusive o maior crescimento da cidade como polo do sistema do café em detrimento de Campinas que, à época rivalizava com a capital.

Após a implementação da forma de governo republicano, São Paulo ganhou mais autonomia no quadro político nacional através da emancipação política dos municípios prevista na Constituição Estadual de 1891, que previu novas responsabilidades a cargo do poder municipal e a possibilidade de elaboração de projetos e planos de conjunto, uma vez que até então as intervenções urbanas de caráter mais amplo ficavam a cargo do governo provincial (SIMÕES JUNIOR In Espaço&Debates, 1991). As intervenções urbanísticas tornaram-se prioridade e o setor de obras se concentrou na construção de prédios institucionais, em sua maioria projetados por Ramos de Azevedo, e em saneamento, com o estabelecimento da polícia sanitária, responsável por realizar vistorias e intervenções especialmente nos cortiços, com desinfecção das habitações e vacinação, além da promulgação do Código Sanitário em 1894. Este código sistematizou exigências previstas em 1886 quanto à urbanização, como a largura mínima de ruas e as relações entre estas e altura dos edifícios e, ainda, as requisições que dispunham sobre a salubridade das construções, como um mínimo de 14

⁴² Em 1890 ainda era cedo, aponta Morse (1970), para perceber que os italianos mais humildes estavam em ascensão para construir grandes fortunas, mas desde 1880 o jovem Matarazzo produzia gêneros alimentícios em Sorocaba e se preparava para transferir os negócios para a capital, tornando-se, décadas mais tarde, o mais rico industrial da América do Sul, nivelando-se às mais tradicionais famílias paulistas.

metros cúbicos de volume de ar por indivíduo para os aposentos de dormir, com pé-direito em torno de 4,00m a 4,50m (SIMÕES JUNIOR, 2003), proibindo as habitações coletivas e indicando que as vilas operárias deveriam ter no máximo seis casas e ficar fora da aglomeração urbana.

Acreditava-se na habitação operária saudável como forma de extirpar os males da pobreza, buscando-se padrões europeus como as leis para habitações-modelo, o zoneamento e o higienismo, procurando determinar os lugares dos ricos e os lugares dos pobres no espaço da cidade. As ações seriam direcionadas à região central, com afastamento da classe popular e proibição de cortiços, mas também propondo novas normas para habitação operária. Deste modo “o espaço público foi redimensionado pela sociedade do café” (ROLNIK, 1997:34).

Nos anos 1880 e 1890, novos loteamentos de prestígio foram implantados na direção Oeste da cidade, “enquanto nas várzeas ao longo das estradas de ferro (Lapa, Barra Funda, Bom Retiro, Pari, Brás, Belém, Mooca, Ipiranga) instalavam-se fábricas, galpões e armazéns, e construíam-se vilas operárias ou cortiços para abrigar a crescente população trabalhadora” (ACKEL & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS (Org.), 2002:19). As maiores dificuldades de expansão do centro relacionavam-se justamente à transposição dos vales do Anhangabaú e do Tamanduateí, cujas águas se espalhavam em uma larga várzea. Paoli (In Espaço&Debates, 1991), parafraseando o jornal Correio da Manhã (março de 1944) e o romance Fundação, de Leão Machado, afirma que o Tamanduateí e a linha férrea que o ladeava dividiriam a São Paulo do “lado de lá”, onde estavam o Brás e demais bairros operários, e a “cidade” do “lado de cá do Tamanduateí”, conformada pelo centro e pelos bairros da elite, até aproximadamente a década de 1950.

Enquanto a população pobre ocupava a várzea dos rios ocorre, em busca de sítios elevados, valorizados pelo clima, beleza e salubridade, um avanço progressivo pelo espigão da Paulista, de Higienópolis até os Jardins, marcado pela ascensão de uma elite imigrante, industrial e comercial, que procurava diferenciar-se da elite agrária ocupando regiões novas, em que houvesse algum obstáculo que a separasse fisicamente da cidade velha e onde pudesse ostentar suas recentes riquezas (VILLAÇA, 2001). Enquanto isso, “os grupos crescentes das classes comercial e burocrática ocupam apartamentos, casas de pensão e moradias modestas nos interstícios contíguos a zonas da classe alta e da classe baixa – principalmente em bairros outrora de luxo, próximos do centro” (MORSE, 1970:357). Conforme a alta dos preços dos terrenos, espaços abertos principalmente ao longo do Tietê e em barrancos eram gradualmente ocupados por casinhas, criações de animas e hortas (MORSE, 1970).

Constituíam-se também ocupações na periferia originadas de povoados antigamente independentes e que se conectavam à metrópole de alguma forma, abrigando 1) residências e hospitais: em alguns subúrbios a Este, Norte e Noroeste e Santo Amaro ao Sul eram construídas residências de classe média e chácaras ou residências de recreio da elite, enquanto a Cantareira e o

Horto Florestal ao Norte e em nível mais alto que a cidade, abrigavam hospitais e sanatórios; 2) agrícolas: em todos os arredores, mas especialmente a Nordeste ao longo da E.F. Central do Brasil e a Sudoeste, havendo também indústrias extrativas como olarias e produtoras de carvão vegetal e colônias agrícolas em São Caetano, São Bernardo e Santana, porém em escala limitada no quadro da cidade em expansão; 3) indústrias: a Sudeste São Caetano e Santo André são os mais importantes, a Oeste acompanhando a Sorocabana destaca-se o bairro da Lapa, o Alto da Lapa – industrial-residencial – e Osasco. Houve casos em que uma só indústria deu origem a um bairro industrial, caso de São Miguel Paulista, conformado próximo à E.F. Central do Brasil a partir da Cia Nitroquímica Paulista (MORSE, 1970).

Os investimentos do período priorizam a cidade em detrimento do campo, enquanto as estradas de ferro continuaram a expandir-se, acentuando o contraste rural-urbano, com áreas intersticiais abandonadas. Todavia, o aparecimento dos caminhões de certo modo alterou a configuração do campo, pois permitiu a descentralização dos transportes (dada pela estação ferroviária) e a subdivisão econômica de grandes fazendas em pequenos sítios diversificados.

Em 1896 foi constituída a Comissão Técnica de Melhoramentos, destinada a elaborar um plano geral que orientava a intervenção pública e o crescimento urbano e enfrentava mais aspectos visuais, ambientais e higiênicos, em detrimento da integração ou funcionalidade viária (CAMPOS, 2002). Em 1897 a Comissão Técnica e a Intendência de Obras Municipal elaboraram um plano viário baseado em uma grande via perimetral ao redor da área central, que foi, no entanto, abandonado em função da dissolução da Comissão em 1898. Muitas propostas e planos surgiam como resultado do espírito empreendedor que tomava conta da cidade até a virada do século XIX para o XX, sem que o poder público assumisse um plano abrangente. Embora quase nunca saíssem do papel, essas propostas “traziam algumas intenções que ressurgiam periodicamente e terminavam se concretizando em novas configurações, como o aproveitamento da Várzea do Carmo para exposições ou loteamentos (concretizado anos depois com o Palácio das Indústrias e a zona ocupada em torno do mercado)” (ACKEL & CAMPOS In SOMEKH & CAMPOS (Org.), 2002:20).

O programa urbanístico do início do século XX, por parte tanto do governo estadual quanto do recém-criado governo municipal, na prefeitura de **Antonio Prado** (1899-1911), buscou remodelar a cidade como convinha à “capital do café” e, assim, a maior parte das obras se localizava na colina central com a construção de novos edifícios como o Teatro Municipal e espaços públicos, como a Praça Antonio Prado. Cabe destacar que naquele momento eram considerados melhoramentos quaisquer intervenções urbanas, desde obras de saneamento até arborização (LEME In Espaço&Debates, 1991) e que, embora com maior autonomia, o alcance das leis municipais ainda era limitado, não prevendo, por exemplo, planejamento a longo prazo, de modo que as prefeituras acabavam realizando apenas as obras de melhoramentos em detrimento de planos de conjunto.

Cortiços eram abolidos e ficava evidente que o programa de realizações contava com o afastamento da população pobre e negra do centro.

Durante a gestão Antonio Prado, segundo Campos (2002:103), as “iniciativas parciais que caracterizaram os primeiros anos do século XX evoluíram para um conjunto de propostas de maior alcance”, tomando forma no “Plano de Melhoramentos da Capital” elaborado por Victor da Silva Freire, diretor de Obras Municipais entre 1899 e 1926. O plano se baseou na retomada do centro e remodelação dos espaços e equipamentos urbanos com o alargamento de ruas e praças, obras de paisagismo, transferência e demolição de mercados, saneamento da Praça da Sé com demolição de dois quarteirões de cortiços e da antiga catedral para realização de novo projeto. Contemporâneo às obras de Pereira Passos no Rio de Janeiro, o plano buscava a regularização dos espaços do centro “sob novos critérios de qualidade estética”.

Com o fim da concessão de ferrovias e serviços públicos, que até então atraíam os maiores investidores, destacavam-se as aplicações imobiliárias e várias propostas eram feitas no sentido de modernizar o triângulo histórico e o setor Oeste, incluindo a idealização de propostas para uma Avenida Central paulistana e de espaços que definiam o entorno físico e visual da área central: o Vale do Anhangabaú e a Várzea do Carmo, destacados nos projetos de diversos profissionais.

II.1.2.1. Planos de Melhoramentos da Capital

Silva Teles propõe um projeto para o Vale do Anhangabaú em 1907 no livro “Os Melhoramentos de São Paulo”, onde aponta para o iminente problema da circulação e sugere o alargamento da Rua Líbero Badaró, que margeava o vale, para a conformação da avenida central paulistana. Uma nova versão de seu projeto seria apresentada à Câmara Municipal já com o tratamento paisagístico e a possibilidade de abertura de outra avenida no fundo do vale, proposta divergente da prática recorrente, uma vez que até então só se utilizavam os espigões e pontos mais altos, onde não houvesse problemas de drenagem – esta prática seria amplamente difundida em São Paulo com o Plano de Avenidas implantado por Prestes Maia a partir de 1938, que aproveitou os fundos de vale para localização das principais vias (LEME In LEME, 1999).

Victor Freire e Eugênio Guilhem, através da Diretoria de Obras da Prefeitura, proporião entre 1907 e 1910 o alargamento da Rua Líbero Badaró, com possibilidade de construção somente no seu lado par, o desvio dos bondes da Rua São Bento para esta rua e uma praça no cruzamento com a Rua Direita, onde futuramente estaria a Praça do Patriarca, sugerindo também o alargamento

da Rua São João. O projeto previa ainda uma lei de desapropriação do solo semelhante à implementada no Rio de Janeiro, que permitisse o alargamento das vias (LEME In LEME, 1999).

Como opção ao projeto da Diretoria de Obras, o Governo do Estado encomendou ao escritório técnico de Samuel das Neves um projeto para o Vale do Anhangabaú que seria publicado em 1911. O plano propunha um bulevar no fundo do vale, margeado por construções, além de prever também o alargamento da Rua Líbero Badaró, com construção de grandes edifícios no lado ímpar da nova rua, que se voltava para o vale. A proposta visava solucionar a questão fundiária prejudicada na versão de Freire e Guilhem pela inutilização de um dos lados da Líbero Badaró.

Ainda em 1910 o projeto “Grandes Avenidas” é concebido por Alexandre de Albuquerque sob a forma de três avenidas radiais que absorviam o tráfego da região central ligando a Praça Antonio Prado aos bairros do Bom Retiro e Freguesia do Ó, o Teatro Municipal às estações da Luz e Sorocabana, e o Largo Santa Ifigênia aos bairros de Higienópolis e Perdizes, permitindo assim a conexão com as estações ferroviárias e áreas de ocupação recente. A intersecção das vias conformava uma praça comparada à “*étoile*” *parisienne*, sendo ainda reservado um espaço para parque, jardim botânico e zoológico na extremidade de uma das avenidas. O plano previa ainda edifícios públicos como o Paço do Congresso Estadual, o Palácio do Governo, a nova Catedral, Correios e Telégrafos, indicando detalhes construtivos como a construção de sobrados em estilo *Beaux-Arts* (AS GRANDES AVENIDAS..., 1911). O projeto “Grandes Avenidas” pode ser considerado, segundo Ackel e Campos (In SOMEKH&CAMPOS, 2002), como a maior expressão do urbanismo haussmanniano na cidade, justamente o “modelo” escolhido pela elite para melhor representar a sua classe social.

Victor Freire

Como Diretor de Obras Públicas em 1911, Victor Freire publicou um artigo na “Revista Politécnica” em que expôs um plano para São Paulo apoiado em conceitos do arquiteto Camillo Sitte. Nele Freire sugere a ampliação da quantidade de espaços verdes na cidade, insuficiente com relação às preocupações higiênicas do urbanismo moderno, e a utilização da topografia em favor de um projeto pitoresco, destacando “a elegância do traçado curvilíneo das ruas, largas para permitir a fácil circulação, e dilatadas em pontos estratégicos, de forma a configurar uma praça e abrigar um monumento; a valorização e o aproveitamento do sítio natural de São Paulo formado por vales e esplanadas” (LEME In Espaço&Debates, 1991:65). Freire aponta ainda para a necessidade de previsão do futuro crescimento da cidade, a exemplo das metrópoles industriais europeias, sendo um dos únicos profissionais brasileiros da época a conhecer os trabalhos desenvolvidos pelos primeiros teóricos do urbanismo moderno, tais como Eugène Hénard, posto que constantemente frequentasse

congressos urbanísticos na Europa. Acreditava que era preciso reconhecer as características inerentes à cidade e superar o paradigma da avenida central com um ideário original para São Paulo, sugerindo a solução radial-perimetral para a circulação no centro.

Sobre o projeto de Victor Freire, Junior (In Espaço&Debates, 1991:73) destaca a intenção de uma visão mais globalizada, frequente nos planos a partir de então – os chamados planos de conjunto – apoiada “sobre o tripé analítico do viário, do estético e do sanitário”; a crítica ao urbanismo haussmanniano em favor de um modelo mais culturalista como o de Sitte; a incorporação de “noção da *Ringstrasse* vienense ou de avenida circular contornando o centro da cidade”, no interior da qual seria previsto apenas o trânsito de pedestres; o projeto das áreas de expansão e novos bairros como cidades jardim e a reserva de áreas para parques; e, por fim, a “institucionalização da contribuição de melhoria”. O plano, porém, desconsidera “a problemática urbano-social, relacionada principalmente à precariedade das condições de moradia”, componente que apareceria de maneira mais evidente a partir dos anos 1920 com a maior divulgação dos estudos de arquitetos como Robert Unwin e Ernst May.

J.A. Bouvard

Ainda em 1911 é solicitado ao urbanista francês J. A. Bouvard um novo plano para a região do Vale do Anhangabaú, visto como possível conciliador entre os projetos da Diretoria de Obras e do Governo do Estado. O projeto elaborado no mesmo ano, mesmo sendo mais próximo daquele de Victor Freire, com o traçado orgânico e pitoresco dos arruamentos, ao mesmo tempo propunha dois grandes edifícios de destaque no lado ímpar da Rua Líbero Badaró, incorporando a proposição de Samuel das Neves. Bouvard apresenta ainda um “plano global de arruamentos para as áreas de expansão do centro e um projeto de transformação da várzea do Tamanduateí” (LEME In LEME, 1999:285).

Bouvard sugere a alteração do traçado em xadrez em função de um tecido que melhor se adequasse às condições topográficas, com desvio do trânsito do centro baseado em um anel viário que contornava a colina central e um anel mais externo paralelo ao primeiro, prevendo ainda a implantação de parques ao redor da colina histórica, um no Vale do Anhangabaú e um na várzea do Tamanduateí, além de um centro cívico que contaria com uma catedral, o Congresso, o Palácio do Governo, o Paço Municipal e o Palácio da Justiça.

O Parque do Anhangabaú seria construído conforme o projeto de Bouvard, conciliando arquitetura e paisagismo de modo a conformar um grande conjunto urbano que, no entanto, sofreria posteriormente a falta de normativas legais, principalmente a partir da década de 1940, quando “o

conjunto do Anhangabaú seria obliterado por novas necessidades viárias e pela verticalização” (ACKEL & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS (Org.), 2002:51).

O parque sugerido na várzea do Tamanduateí originaria o atual Parque Dom Pedro II. Já estavam previstos na região o Mercado Municipal e um pavilhão para exposições agrícolas e industriais (futuro Palácio das Indústrias) de modo que surgem duas alternativas: a utilização de toda a área de várzea para o parque e edifícios públicos ou a venda de aproximadamente metade da área a particulares, utilizando os recursos para a implantação do conjunto. A segunda proposta foi escolhida e a empresa ganhadora da concorrência pública loteou parte da área próxima ao local do futuro mercado e implantou parcialmente o projeto do Parque D. Pedro II entre 1920 e 1925, após a reelaboração de seu desenho por Francisco Cochet. O projeto esboçava uma tentativa de intermediar o centro e o setor Leste, cuja maioria dos moradores era operária, por meio de equipamentos públicos, porém as instalações esportivas previstas nunca foram construídas.

Em 1916 é feita a revisão do Código de Posturas de 1886 com a do município em zonas: triângulo, zona central, zona urbana, zona suburbana (com os bairros populares) e zona rural. Em 1917 é proposto o novo Código de Obras do estado, sem grandes inovações quanto ao projeto anterior. Victor Freire mais uma vez tenta adequar o Código de Obras às condições locais sugerindo que, diferentemente “dos grandes edifícios de habitação coletiva em lotes quadrados à beira de largos bulevares, que caracterizavam o urbanismo francês, a situação paulistana seria caracterizada pela predominância de moradias individuais em lotes estreitos” (CAMPOS, 2002:219), em que a limitação da altura e a obrigatoriedade de recuos garantiriam a salubridade; condenava as altas taxas de ocupação pelos proprietários na busca por lucro e “usava o argumento higienista para justificar a regulação da propriedade privada”, assinalando a relação entre urbanismo e sanitarismo.

O novo Código, apresentado em 1918, continha o projeto de Freire e complementações como o escalonamento dos edifícios com diminuição sucessiva do número de pavimentos em direção ao fundo do lote para ventilar os miolos de quadras, sendo aprovado em 1920 com algumas alterações como a altura máxima permitida para as edificações, com descolamento entre o volume edificado e o traçado viário através de recuos frontais, em referência à conciliação entre altas densidades e salubridade das edificações, apreendida pelo urbanismo moderno, mas, ao mesmo tempo, associando a altura máxima permitida à largura das ruas e permitindo a construção de arranha-céus.

Durante as décadas de 1920 e 1930, ao mesmo tempo em que persistiam áreas de encortiçamento no centro e ao seu redor, confirmava-se a exigência de novas vias para a circulação de veículos e o aumento da verticalização com a construção de arranha-céus como edifícios-símbolo da cidade, como o Edifício Martinelli, precedendo a ocupação vertical efetiva que se daria anos depois; já nos anos 1930 o crescimento urbano vertical adquiriria certa unanimidade enquanto índice

de desenvolvimento. Ainda em 1920, Washington Luís dá início à construção de rodovias e o sistema estadual de estradas de rodagem tenderia a acompanhar as ferrovias e ter São Paulo como ponto focal-irradiador.

II.1.2.2. O lugar dos ricos e a Companhia City

O poder público não possuía nenhuma diretriz definida sobre os eixos de expansão territorial que a cidade deveria seguir e nem sobre a infra-estrutura a ser implementada. Coube sempre ao setor privado definir a orientação desses eixos de expansão segundo a lógica de seus próprios interesses. (SIMÕES JUNIOR In Espaço & Debates, 1991:72).

Em 1912, na prefeitura do Barão de Duprat (1911-1914) empreendedores paulistas associados ao capital inglês formaram a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, a Companhia City, que seria um dos mais importantes agentes do processo de urbanização da cidade possuindo “o equivalente a 37% da área então urbanizada de São Paulo” (SIMÕES JUNIOR In Espaço&Debates, 1991:73) e implantando aí loteamentos para as classes média e alta, apoiados em princípios do urbanismo moderno. Os novos loteamentos adquiriram o aspecto e a nomeação de “bairros-jardim”, com uso unicamente residencial, disponibilidade de infraestrutura e grandes avenidas prevendo a integração com o restante da cidade, sendo também características as ruas curvas internas ao loteamento, os lotes de grandes dimensões com recuos frontais e laterais obrigatórios e as quadras com áreas verdes internas, dispondo de arborização e passeios. Os projetos dos bairros, entre os quais estão o Jardim América (Figura 36), o Pacaembu e o Alto de Pinheiros, contaram com a consultoria do arquiteto inglês Barry Parker, responsável por alguns dos mais bens sucedidos subúrbios-jardins ingleses, tais como Letchworth e Hampstead (LEME In LEME, 1999).

Para Barry Parker, assim como supunha Victor Freire, “as características do sítio urbano paulistano se adequavam ao padrão de ocupação unifamiliar” (CAMPOS, 2002:241), permitindo tirar partido da topografia acidentada com o desenho pitoresco de bairros segregados e exclusivamente residenciais. As normativas do projeto de “bairros-jardim” conflitavam, porém, com interesses de proprietários particulares, de modo que a proposta de ocupação dos miolos de quadras por áreas arborizadas comuns seria suprimida logo na década de 1930. Como outros locais eram naquele momento mais representativos (da riqueza) que os bairros-jardim, como a Avenida Paulista, por exemplo, os loteamentos da City só seriam intensivamente ocupados a partir dos anos 1940.

Figura 36: Planta do Jardim América. Fonte: ANDRADE, Carlos R.M. A Peste e o Plano: O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, São Paulo, 1992, vol. II., s/p.

Trabalharia na Companhia City, estagiando ao lado de Barry Parker, o arquiteto Jorge de Macedo Vieira, que posteriormente seria responsável pelo projeto de outros bairros paulistanos com inspiração no modelo cidade/subúrbio-jardim e, ainda, de planos urbanos para cidades como Águas de São Pedro e Maringá, também representativos dos conceitos da cidade-jardim howardiana⁴³.

II.1.2.3. O lugar dos pobres e a habitação operária

As primeiras referências a cortiços na cidade de São Paulo aparecem, segundo Rolnik (1997), ainda em 1886, quando já se prescrevia a existência de “territórios populares”, vilas higiênicas conformadas por casas unifamiliares em renques na periferia. Naquele momento a única opção de moradia barata no centro eram as habitações coletivas nas quais as atividades relacionadas com o morar aconteciam nos espaços dos pátios e quintais coletivos, sendo os cômodos usados praticamente apenas para dormir e guardar pertences. O modo de vida diverso daquele estabelecido pela elite em que conviviam no mesmo espaço sexos e idades diferentes difundiu a ideia de que as habitações coletivas eram locais de promiscuidade.

A comissão que investigou os cortiços em 1893 recomendou a demolição das residências abaixo dos padrões e a construção de vilas operárias baratas, espaçosas e higiênicas, nas quais uma pequena lavoura aumentasse a renda e as atividades da família operária, e proporcionasse à vida socioeconômica da cidade maior equilíbrio. (MORSE, 1970:296).

Diversas leis municipais prescritas entre 1897 e 1908 também representaram um esforço para incentivar organizações públicas e particulares a construir vilas operárias baratas e sadias em

⁴³ Os projetos de Águas de São Pedro e Maringá foram apresentados no Capítulo I.

áreas pouco povoadas, mas havia falta de interesse por parte dos empresários. A lei n.º 498 de 1900 estabeleceu prescrições para a construção de habitação operária: todos os vereadores estavam de acordo quanto a uma utilização mais intensa do lote e a localização fora da cidade, o grande número de unidades no mesmo terreno e a isenção de impostos, mas não concordavam quanto à utilização de terrenos municipais ou serviços públicos. Sem resolver o problema da moradia operária, a lei solucionava de fato o problema de alguns empreendedores que já pressionavam por intervenções mais diretas por parte da prefeitura e por melhores condições de infraestrutura, fator essencial para a valorização imobiliária (ROLNIK, 1997).

Embora a legislação ditasse os padrões e incentivasse a construção dessas vilas, o cenário acabou alicerçando o mercado rentista de habitação popular em conjuntos de pequenas casas construídas em sua maioria por locatários rentistas, cujas unidades adquiriram padrões baixíssimos aproximando-se da imagem dos cortiços, sendo alugadas por valores que tomavam grande parte dos salários dos trabalhadores. Assim, os “bairros operários” do Brás, Mooca e Barra Funda, nas várzeas do Tietê e Tamanduateí, junto às estações ferroviárias e estradas de ferro, foram especialmente tomados por esse tipo de construção que abrigava os trabalhadores das muitas indústrias que ali se localizavam, dada a precariedade ou ausência de meios de transporte que pudessem ligar eficazmente estes bairros e outros locais da cidade. Campos (2002:432) ressalta que

o princípio de bairro industrial, conjugando uso fabril e moradia operária, era recorrente em SP desde a formação das regiões industriais ao longo das várzeas e estradas de ferro entremeadas por assentamentos populares – opondo-se ao zoneamento moderno e sua concepção de ‘zona industrial’ que pressupunha segregação dos usos.

Alguns poucos empreendimentos do período, todavia, apresentavam um padrão construtivo mais racionalizado, que permitia baratear o custo final das moradias, sem acarretar em aluguéis maiores ou prejuízo para a higiene dos moradores. É o caso, por exemplo, da Vila Operária da Economizadora (Figura 37) edificada entre 1908 e 1915 pela Sociedade Mútua Economizadora Paulista como empreendimento para locação a trabalhadores, na cidade de São Paulo (CONGRESSO DE..., 1911).

A maior exceção dentre as diversas vilas operárias construídas durante a República Velha, no entanto, é a Vila Maria Zélia, uma “vila de empresa” construída pelo industrial Jorge Street no período de 1911 a 1916, no Belenzinho, para alojar os operários da Companhia Nacional de Tecidos de Juta. A vila foi construída como um verdadeiro bairro, contando, além das moradias, com uma série de equipamentos como igreja, mercearia, clube e escolas, com instrução obrigatória para os filhos dos funcionários; além disso, anualmente os lucros da empresa eram divididos com os operários (BONDUKI, 1998; MORSE, 1970:297). (Figura 38)

Figura 37: Vila Economizadora Paulista, 1978. Fonte: CAMPOS, Eudes. Vila Economizadora In Informativo Arquivo Histórico Municipal, 4 (19): jul/ago.2008. Disponível em: <<http://www.arquivohistorico.sp.gov.br>> Acesso em 29 ago. 2011.

Figura 38: Colégio na Vila Maria Zélia. Fonte: <<http://www.vilamariazelia.com.br/>> Acesso em 28 ago. 2011.

À população pobre não restava senão aceitar as condições às quais era submetida, tanto nos locais de moradia determinados pelo poder público e construídos por empresários rentistas, quanto nos locais de trabalho, dado que o liberalismo vigente se baseasse também na coerção, reprimindo quaisquer tentativas de movimentos por melhores condições sociais. “A invisibilidade burocrática dos assentamentos populares correspondia à sua inexistência em termos políticos” e “a condição de trabalhador regular e assalariado era minoritária” (ROLNIK, 1997:149;78).

Na década de 1930 uma política muito mais intervencionista seria colocada em prática quanto aos territórios dos pobres, como se verá adiante. Entretanto, o tema da alta densidade e promiscuidade nos bairros populares seria ainda em parte solucionado com uma vasta expansão urbana, mais intensa a partir de então, através do incentivo à autoconstrução em loteamentos periféricos.

O prefeito Washington Luis (1914-20) “pioneiro das táticas populistas, levaria em conta novo personagem na cena social: as massas emergentes dos processos de urbanização” (CAMPOS, 2002:166), vendo o projeto do parque para a várzea do Carmo como uma forma de ligar o centro com as “forças produtivas e sociais emergentes” no quadrante Leste, os bairros operários que continuavam a se expandir junto às ferrovias.

“Um dos fatores que contribuíram para esta instabilidade das classes inferiores era a passividade do proletariado.” Um relatório sobre as indústrias de São Paulo em 1901 observava que os trabalhadores viviam em condições miseráveis, mas que quando protestavam diante das reduções de salário, tão comuns aos caprichos da indústria brasileira, eram sempre “obrigados pela reflexão e pelas circunstâncias, a voltarem ao trabalho, resignando-se às condições” impostas pelos industriais; os sindicatos eram pouco estruturados e mal organizados, com pouca influência sobre a vida pública. Um papel de liderança seria efetuado pelos anarquistas no começo do século XX através de greves estratégicas e movimentos contra a escassez de gêneros, a ganância dos senhorios, os preços altos e

a censura da imprensa. Entretanto, os adeptos do anarquismo relatavam pequenos avanços naquele que diziam ser seu principal objetivo: “incutir nos operários o senso de solidariedade” (MORSE, 1970:284).

O maior movimento operário do período, a greve de 1917, reflete grande arregimentação de forças sociais. A greve começa no Cotonifício Crespi, na Mooca, com a reivindicação de 20% de aumento de salário e se alastra por toda a cidade mobilizando mais de 20 mil operários atingidos pela alta inflação vigente. A imprensa, o governo e alguns industriais esclarecidos como Jorge Street reconheceram a legitimidade das reivindicações e o direito de organização dos operários e as exigências básicas foram atendidas.

Grande parte da elite, porém, se opunha a essa emergência de conflitos sociais e a associava à urbanização e ao mundo moderno, às indústrias e seus operários. Já havia muito a elite paulistana questionava a urbanização em si pela inadequação das propostas importadas da Europa, que encontravam dificuldades de implantação nas cidades brasileiras, menos industrializadas e menos regulamentadas em face de liberalismo vigente; esse era um debate ideológico acirrado pela Primeira Guerra Mundial, com a noção de que a Europa não convinha mais como modelo, sendo preterido por um sentimento de nacionalismo que propunha a adequação ao clima, aos materiais e à cultura locais. Nesse quadro, arte, arquitetura e cidade se tornam componentes essenciais no projeto de afirmação do caráter nacional dentro de um estilo neocolonial que se adequava a valores tradicionais como a economia agrária e o patriarcado rural, com negação da modernização urbana e uma crescente revalorização da figura do bandeirante como representante da identidade paulista.

II.1.2.4. O Primeiro Surto de Industrialização

A dificuldade em realizar importações durante a Primeira Guerra Mundial gerou o primeiro surto de crescimento industrial paulista pela necessidade de substituição dos produtos importados, possibilitando a formação de novas fortunas não dependentes da exportação do café. Ao mesmo tempo apareceu em cena um grupo político totalmente novo: as classes médias urbanas representadas por comerciantes, construtores, funcionários públicos mais graduados e donos de fábricas caseiras que, junto aos militares, seriam os grupos diretamente afetados pela depreciação cambial e dificuldades de importação durante a guerra e que, ainda na década de 1920, reivindicariam seu reconhecimento político. Neste momento, industriais como Matarazzo e Crespi “já formavam o grupo mais próspero da elite paulista”, composta ainda pelos “agroexportadores” (oligarquia cafeeira), pela “lavoura” (agricultores não diretamente ligados à exportação) e pelo setor

ligado ao comércio de importação “à sombra do qual se desenvolveram vários grupos industriais” principalmente de bens de consumo (CAMPOS, 2002:275).

Pereira (1967:15) e Morse (1970) destacam algumas condições que fizeram de São Paulo área privilegiada pelos processos de industrialização. A primeira delas se deve ao fato de ter sido nesse estado que se expandiu a atividade cafeeira, associada à instalação de ampla rede de transportes e comunicação ligando interior, capital e outros estados, o que “contribuiu para a inserção mais rápida da população numa ampla economia de mercado”. Segundo Schiffer (In Deak&Schiffer, 1999:83), São Paulo registrava uma ocupação territorial contínua do interior paulista, graças ao traçado e abrangência de sua rede ferroviária, o que garantia o “escoamento sem entraves da produção interiorana” e o “alargamento do mercado regional”. Este fato se associava à existência de relações de produção com base no trabalho assalariado, o que significa que a cafeicultura gerou aumento do poder aquisitivo da população e consequente formação de mercado consumidor, além de possibilitar o acúmulo de excedentes que futuramente seriam utilizados para a aplicação na indústria.

Pereira (1967:15) destaca ainda a importância da corrente imigratória de grande afluxo no estado. Os imigrantes trouxeram novos hábitos de consumo e configuravam mão de obra qualificada, sendo ainda os responsáveis pela fundação e desenvolvimento de boa parte das indústrias instaladas no início do século XX. É relevante também a corrente migratória, originada das crises de superprodução das lavouras que “motivaram constantes êxodos da população rural para as cidades, especialmente São Paulo”, gerando uma espécie de população marginal amplamente utilizada como mão de obra não qualificada. Destacam-se, por fim, a posição geográfica da cidade ampliada até Sorocaba, Campinas e Moji das Cruzes através das ferrovias e a facilidade de comércio com os estados vizinhos.

Um dos aspectos mais relevantes, segundo Morse (197) foi a possibilidade de instalação de usinas hidrelétricas em substituição ao carvão e ao petróleo, inexistentes no estado, garantindo produção abundante de energia elétrica. A geração de eletricidade era considerada um entrave à instalação industrial nos primeiros anos e, segundo o autor, seria fundamental para seu desenvolvimento após a década de 1920 e o segundo pós-guerra. Também foi fator importante segundo os autores a relativa abundância de matérias-primas para indústrias do tipo têxtil, cerâmica, de móveis e alimentos, com destaque para o algodão, que teria, inclusive, maior produção que o café depois de 1929, servindo tanto como produto de exportação como base para a indústria têxtil paulista. Uma condição secundária apontada pelo autor foi o crescimento do sistema bancário, desenvolvido como organismo auxiliar dos negócios de café e que acabou servindo igualmente à expansão industrial.

Morse (1970) aponta também algumas peculiaridades da indústria paulistana, ressaltando o fato de ela ter surgido em um país agrícola e em grande parte devido a fatores externos, como a necessidade de substituir importações e de concorrer igualitariamente na exportação de mercadorias manufaturadas, em substituição à exclusividade dos produtos agrícolas. O autor destaca também que em São Paulo a maior parte do excedente agrícola era inicialmente aplicada no setor imobiliário ou em títulos de capitalização, de modo que o capital gerador das primeiras indústrias vinha majoritariamente de um único empreendedor, citando o exemplo das Indústrias Matarazzo que, a partir de indústrias nucleares básicas, seguia nas direções apontadas pelas necessidades dos consumidores, pelos recursos existentes e por sua própria capacidade de crescimento.

Outro fator de destaque seria a obsolescência do maquinário utilizado nas fábricas paulistas, que não sendo produzido em solo brasileiro num primeiro momento era importado da Europa, constituído basicamente de equipamentos dos primeiros anos de Revolução Industrial. Essa característica, associada às más condições de trabalho e mão-de-obra desqualificada foi um dos principais fatores da baixa produtividade dos primeiros anos de industrialização.

Por fim, Morse (1970) destaca o fator de demanda, composta por consumidores com baixo poder aquisitivo que inicialmente não demonstravam interesse por artigos de luxo, mas por artigos de primeira necessidade, que requeriam para sua produção o mínimo de capital e mão-de-obra especializada.

De acordo com Pereira (1967:21) “a emergência do rápido processo de urbanização contribuiu para um início de secularização e racionalização do comportamento dos indivíduos envolvidos, tornando menores os entraves ao pleno desabrochar do sistema capitalista de produção”, mas havia ainda atitudes anticapitalistas que prejudicavam o estabelecimento da indústria “em bases verdadeiramente de acordo com a racionalidade do sistema”, como a relação entre patrões e operários, ainda estabelecida de acordo com a experiência agrícola.

II.1.2.5. Remodelação das Margens do rio Tietê – Saturnino de Brito

Durante a prefeitura de **Firmiano Pinto** (1920-26) é relevante a preocupação quanto ao tratamento dado aos rios Pinheiros e Tietê, bem como quanto à possibilidade de utilização de suas margens constantemente alagadas. Dessa inquietação resultou a “Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê”, órgão responsável pelos projetos de remodelação dos rios e suas margens e que posteriormente teria incluída entre seus encargos a elaboração de um plano geral para a cidade de São Paulo.

Em 1922 foram realizadas três propostas sugerindo a canalização dos rios Pinheiros e Tietê para aplicações energéticas e aproveitamento de suas margens inundáveis. Em 1923 a Câmara de Vereadores indicou o engenheiro Saturnino de Brito para analisar os estudos de Fonseca Rodrigues, Ulhôa Cintra e das empresas de drenagem, e indicar os trabalhos a serem executados; no mesmo ano seria criada a “Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê”, por ele dirigida. Saturnino de Brito era considerado representante máximo da técnica moderna de saneamento após o planejamento que realizara para a cidade de Santos⁴⁴ e ele próprio, em 1924, elabora um plano de remodelação das margens do rio Tietê, que incluía:

aumento da seção de vazão; aterro das áreas baixas das margens, possibilitando a recuperação de uma área de quase 25 km², até então inundável; formação de dois grandes lagos com superfície de 1,2 km², que forneceriam terra para os aterros e contribuiriam para o embelezamento urbano e os esportes náuticos; projeto de uma barragem incompleta na Penha, para evitar que as inundações que ali existiam perdessem sua função de regularizadoras naturais das cheias, primeira obra desse gênero realizada no país. (ANDRADE, 1992:166).

Saturnino de Brito projetou dois tipos principais de seções para os canais, o tipo A (Figura 39 (a)) indicava a ocupação das margens por avenidas e parques e caracterizava-se por um único leito; o tipo B (Figura 39 (b)) possuía dois canais, um para navegação e um para esgotos e, ainda, um leito de inundação central. Havia ainda variações tipo C, com eclusa (Figura 39 (c)); tipo D, específica para o rio Pinheiros, sobre a qual estava prevista a passagem da linha férrea Sorocabana; e o tipo E, como um canal para enchentes (Figura 40). Um dos grandes diferenciais do plano era a preservação da várzea como reservatório natural de regularização do rio com a previsão de parques que pudessem ser eventualmente inundados sem qualquer inconveniente.

Quando da execução do Plano de Avenidas, após 1938,

abandona-se o traçado pinturesco proposto nos projetos anteriores (mesmo o de Ulhôa Cintra), a possibilidade de navegação do rio, os lagos, e as avenidas marginais acompanham o traçado do canal. A prioridade é a questão da drenagem e de entregar à urbanização vastas áreas inundáveis, ou antes, ocupadas pelos meandros do rio. (LEME, 1999:269).

⁴⁴ Sobre o Plano de Santos ver Capítulo I.

Figura 39: (a) Canais tipo A com calha única, (b) canais tipo B com duas calhas, e (c) Canais tipo C com eclusa, para remodelação das margens do rio Tietê. Fonte: ANDRADE, Carlos R.M. *A Peste e o Plano: O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, São Paulo, 1992. vol.II.

Figura 40: Canais tipo D e E, para o rio Pinheiros e para enchentes. Fonte: ANDRADE, Carlos R.M. *A Peste e o Plano: O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação de Mestrado, FAU-USP, São Paulo, 1992. vol.II.

II.1.2.6. Perímetro de Irradiação - Ulhôa Cintra

Em 1924, baseado em teorias de Eugène Hénard, Ulhôa Cintra apresenta um projeto para a área central de São Paulo com circuitos perimetrais sucessivos, apoiados em vias radiais. O “Perímetro de Irradiação” era um anel viário que contornava o centro histórico sem adentrá-lo, atrelando a perspectiva de crescimento urbano à expansão da área central. O traçado do perímetro concordava “funcionalidade e monumentalidade”, abrangendo marcos como o Palácio das Indústrias, a Catedral da Sé em construção e o futuro Mercado Municipal (Figura 41). Nos anos seguintes o município só executaria o trecho de uma das radiais fazendo o alargamento da Ladeira do Carmo (atual Av. Rangel Pestana). O projeto seria ampliado em parceria com Prestes Maia em

1925 gerando um “plano abrangente para a remodelação da cidade, centrado na questão viária e de transportes” – precursor do Plano de Avenidas – que seria “um marco para a articulação de propostas dispersas em um plano de conjunto” (CAMPOS, 2002:267).

A proposta de Cintra já trazia claramente a ideia de que seria a indústria que alavancaria São Paulo ao patamar metropolitano e que era “urgente articular as novas intervenções urbanísticas” com a nova etapa que estava por se consolidar. Segundo Campos (2002:272), Cintra afirma, citando o arquiteto e urbanista Raymond Unwin, que “‘o plano de conjunto, onde tudo está previsto e coordenado’ seria nada mais que a aplicação às cidades dos ‘princípios da organização’ desenvolvidos por ‘grandes industriais [...] conduzindo-nos a uma tão formidável eficiência’. O urbanismo seria o taylorismo das cidades”.

Figura 41: Primeiro projeto do perímetro de irradiação idealizado por Ulhôa Cintra. Fonte: SOMEKH & CAMPOS (Org.), *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002, p.56.

Em 1926 o prefeito **Pires do Rio** (1926-1930) elabora um plano de calçamento para a cidade, em acordo com os novos padrões de velocidade e deslocamento representados pelo asfalto, em substituição aos paralelepípedos de pedra, sendo, no entanto burlado pelos vereadores. No mesmo ano a Cia Light & Power apresentou à Prefeitura um plano que incluía a remodelação do sistema de transportes de bonde com a construção de transporte subterrâneo no centro da cidade e a criação de linhas de alta velocidade nas direções Sudeste, Oeste, Sudoeste e Norte. Este plano, após muita polêmica e discussão, também não foi aprovado (ZIONI In SOMEKH&CAMPOS (Org.),2002).

As propostas de remodelação urbana até 1930 ressaltavam, como se pôde observar, os valores representativos “da ‘capital do café’, como centro decisório, comercial, administrativo e residencial, ignorando as necessidades da produção industrial e da população trabalhadora” (ACKEL & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS, 2002:52), persistindo a dificuldade de impor normas no ambiente

liberal inerente ainda à condição agro-exportadora. O modelo de urbanização predominante no Brasil, inspirado nas realizações haussmannianas, atrelava-se a princípios geométricos, à conformação de perspectivas, bulevares, traçados em xadrez com ou sem diagonais e à continuidade de fachadas homogêneas em estilo eclético ou *Beaux-Arts*, direcionando as ações para a remodelação das áreas centrais e conferindo-lhes nova ocupação imobiliária, novos usos e nova população, com afastamento das camadas populares, saneamento e alargamento de vias, sem a inclusão de conceitos como o aproveitamento das peculiaridades do sítio no traçado das vias e a ampliação das áreas verdes, defendidos por profissionais como Camillo Sitte e incorporados por Victor Freire ainda na década de 1910.

A preocupação quanto à circulação existia, nem sempre presente nos diversos planos, mas inerente ao processo de modernização, figurando principalmente nas propostas para uma avenida central paulistana, que ainda reverberavam em meio à adequação do centro às necessidades da elite paulistana. A circulação através dos automóveis particulares possibilitou a emergência de um novo ponto de vista, o do observador motorizado, e, com ele, novas normas quanto a “elevação, variação volumétrica, heterogeneidade, [...] expansão, rodoviarismo e verticalização”, permitindo ainda uma inversão na ótica dos projetos para a área central: “o centro visto do vale ao invés do vale visto do centro” (CAMPOS, 2002:347).

“O final dos anos 1920 inaugurou a era dos grandes projetos viários, do incremento da intervenção do governo na provisão dos serviços e da emergência da expansão da fronteira interna como estratégia de acomodação dos assentamentos populares” (ROLNIK, 1997:160). Ainda em 1927 se determina à “Comissão de Melhoramentos do rio Tietê” a execução de um plano geral de expansão para a cidade e o prosseguimento dos estudos para o perímetro de irradiação; a elaboração do plano geral é encomendada a Francisco Prestes Maia e deveria ter como referência projetos contemporâneos como o Plano Agache para o Rio de Janeiro.

II.1.2.7. O Plano de Avenidas - Prestes Maia

Entre 1927 e 1930 toma corpo o “Plano de Avenidas” de Francisco Prestes Maia em associação com Ulhôa Cintra. No plano, que parte da priorização de aspectos viários e de transporte e da conformação de um sistema de comunicações eficiente,

os princípios da centralização – herdados da capital construída em torno da economia cafeeira – e de expansionismo – ligado ao desenvolvimento produtivo e industrial – seriam conciliados pela combinação de um modelo radial-perimetral

indefinidamente ampliável e a organização de seu movimento centrípeto pelo perímetro de irradiação. (CAMPOS, 2002:396,397).

Figura 42: Esquema teórico do Plano de Avenidas. Fonte: Somekh&Campos (Org.), *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002, p.61.

Prestes Maia organizou um estudo detalhado de todas as questões que deviam ser consideradas para a elaboração do plano. No estudo figuravam itens como a legislação em vigor comparada a de outros países; a questão das expropriações; os recursos financeiros necessários; vantagens e inconvenientes dos diversos meios de transporte coletivos existentes no mundo; além da análise dos defeitos do centro histórico, pequeno demais para comportar a vida de uma grande cidade e de difícil acesso, com desenvolvimento somente radial das principais artérias (Bruand, 2002).

O Plano de Avenidas era acompanhado por propostas precisas, onde ficava evidente a preocupação com a circulação, a monumentalidade e a geração de perspectivas, em clara referência às teorias haussmannianas. A solução apontada pelo engenheiro compreendia “a criação de anéis de circulação que permitissem evitar a convergência de todo o trânsito para o centro, praticamente obrigatório para passar de um bairro para outro”, prevendo a substituição do sistema radial existente por um plano radiocêntrico (Bruand, 2002: 329).

O anel viário principal, baseado no perímetro de irradiação de Cintra, envolvia a colina central como um todo, tanto o centro antigo a Leste, quanto o centro novo a Oeste.

Transpor o vale [do Anhangabaú], integrar os dois centros assumem, naquele momento um significado importante. O comércio mais sofisticado, as sedes de empresas, as atividades culturais já vinham se deslocando para o outro lado do vale. [...]. O segundo anel, *boulevard* exterior, era traçado em parte sobre o leito das ferrovias São Paulo Railway e Sorocabana e atravessava os bairros da Barra Funda ao norte, Higienópolis, Cerqueira Cesar, Paraíso e Ipiranga ao sul. As ferrovias seriam removidas para a Marginal Tietê, com os objetivos de por um lado, melhorar a

circulação de veículos evitando travessias e, por outro, unificar e racionalizar o serviço ferroviário. Fechando o círculo em torno da área urbanizada na época, o terceiro anel, denominado circuito de *parkways*, era composto pelas marginais dos rios Tietê e Pinheiros, seguia até as cabeceiras do Ipiranga e descia o vale do Tamanduateí até a confluência com o Tietê. (LEME In Espaço&Debates, 1991:67).

O circuito de *parkways* aproximava-se de um desenho de Barry Parker, que observando o crescimento de pequenas aglomerações ao redor de São Paulo propunha isolar a área urbanizada da cidade com um cinturão que articulava parques existentes a novos, ligando-os através de avenidas amplas arborizadas e com casas recuadas. O traçado do Plano de Avenidas, ao contrário, não tinha a função de conter o crescimento urbano, e se remetia principalmente a aspectos viários. Compunham o circuito as marginais Tietê e Pinheiros, cujas possibilidades estéticas e utilitárias são ressaltadas por Prestes Maia: “conjuntos monumentaes, parkways, *paizagismo*, *instalações* esportivas, circulação rápida, linhas de alta velocidade, navegação, vias ferreas, *caes*, indústrias, etc. [...]” (MAIA, 1930:130).

Havia ainda vias perimetrais parciais, que não chegavam a configurar circunferências completas e ligavam-se às avenidas principais, facilitando a circulação. As avenidas radiais, por sua vez, saíam do perímetro de irradiação em direção a todos os quadrantes da cidade, extrapolando o tradicional esquema de sucessivos anéis, que desde o período medieval caracterizavam o esquema de crescimento das cidades. Conforme Maia (1930:124) “a cidade antiga caracteriza-se pelo ‘fechamento’ e a moderna pela ‘expansão’”.

O autor vê o transporte coletivo como complemento e reforço ao sistema viário baseado no automóvel individual, propondo a estação junto ao Tietê como um terminal único de transportes, e redes de ônibus em detrimento dos bondes, uma vez que estes podiam expandir seu trajeto pela periferia, enquanto os bondes tinham abrangência limitada. O transporte metropolitano também é abordado no Plano, prevendo-se a construção de vias de transporte subterrâneo de passageiros no centro de São Paulo. (Figura 43)

Uma série de ideologias estavam embutidas nas disposições de projeto, tais como a elitização das áreas centrais, uma vez que o perímetro de irradiação atravessava alguns dos principais bolsões de pobreza adjacentes à área central, desarticulando-os; o ideal de progresso simbolizado pela própria expansão física da cidade, aqui representado pelas radiais, a princípio de limitação imprecisa e expansível com o propósito de estimular a verticalização fora da área central; a questão do embelezamento conjugada à preocupação viária era promovida pela articulação de rotatórias, praças e conjuntos arquitetônicos monumentais. Estes espaços públicos ficavam em pontos estratégicos da cidade, em áreas de alto valor simbólico como o vale do Anhangabaú e a Praça da Sé e tinham como propósito corresponder às “funções sociais da vida urbana: a

representação política, eclesiástica, o trabalho, a circulação, o lazer” (LEME In Espaço&Debates, 1991:69).

Figura 43: Seção de avenida central com transporte subterrâneo. Fonte: MAIA, Prestes. Introdução ao estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo. Prefeitura de São Paulo – Comissão do Tietê. São Paulo : Cia Melhoramentos de São Paulo, 1930, p.86.

O plano revela, no entanto, conforme aponta Leme (In Espaço&Debates, 1991), certo descompasso entre o planejamento urbano e o projeto arquitetônico: o sistema radial-perimetral transmitia para o plano o novo ritmo – industrial – de crescimento da cidade, permitia a expansão sem limites, para além das barreiras representadas pelos rios Tietê e Pinheiros, e uma integração mais eficiente entre os bairros e entre estes e a área central. Nas edificações, porém, o que se vê é um retorno aos valores estéticos do passado, o eclético em detrimento da arquitetura moderna que se associava à sociedade industrial e capitalista.

O projeto viário em si não era, porém, de tão simples implantação como proposto na teoria (Figura 44), devido principalmente às condições geográficas que dificultavam o traçado das avenidas perimetrais circulares.

As vastas avenidas radiais previstas em todas as direções pelo alargamento de ruas já existentes ou pela criação de artérias novas no antigo leito seco de riachos ou ao longo dos cursos de água canalizados aproveitavam inteligentemente a topografia e esforçavam-se por oferecer vias rápidas que rompessem o isolamento dos setores desfavorecidos pela falta total de ligação com o núcleo original. (Bruand, 2002: 329).

Figura 44: “Plano das principais artérias a serem melhoradas. Por ‘melhoramento’ entende-se desde simples pavimentação e recuo de guias até o alargamento e transformação em avenidas.” Fonte: MAIA, Prestes. Introdução ao estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo. Prefeitura de São Paulo – Comissão do Tietê. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930, p.121.

O Plano de Avenidas admitia ainda “a aquisição compulsória de terrenos pelo poder público, e posterior revenda após a urbanização dos mesmos” e propunha a aplicação desse instrumento para a região do vale do rio Tietê. A retificação do rio e a urbanização da área até então inundável, onde propunha ligações viárias e uma zona industrial, deveriam necessariamente ser acompanhadas pelo reparcelamento por parte da prefeitura, única forma eficaz de “viabilizar o aproveitamento adequado da várzea” (SOMEKH & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS, 2002:66).

Relativamente à questão do zoneamento é prevista a associação de uma setorização ao esquema viário, como, por exemplo, ao indicar “áreas de verticalização terciária junto ao perímetro de irradiação e trechos iniciais das radiais; verticalização residencial no prolongamento destas e nas perimetrais; comércio local nas vias coletoras e bairros de residência nos vãos da malha” (SOMEKH & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS, 2002:67). Ao indicar a formação de bairros residenciais com comércio local, Maia referia-se ao conceito de unidades de vizinhança nos moldes defendidos por Clarence Perry para a cidade de Nova York, cidade cujo planejamento era referência para o autor do Plano de Avenidas.

Relativamente à questão da habitação popular, Maia aborda a cidade-jardim e as teorias de Ebenezer Howard e trata demoradamente da legislação inglesa relativa à moradia operária, ressaltando o *Public Health Act* e o *Housing of the Working Class Act* como contribuições importantes sobre o tema do sanitarismo; esse tema é diretamente relacionado às condições adequadas de moradia, enfatizando que cabe ao poder público apenas regular e auxiliar a produção de moradias, mas indicando os projetos de habitação desenvolvidos no pós-guerra alemão como casos em que o Estado precisou intervir na provisão habitacional dada a condição de crise, referindo-se a Gropius e à casa mínima. O autor trata ainda da questão da terra, que aumenta o custo da casa popular no esquema da propriedade privada, e critica os loteamentos feitos sem demanda, à espera de

especulação, sugerindo uma taxaço com intuito social. Maia propõe, ainda, a admissão de um padrão e sua produção em série para baratear a produção habitacional, remetendo-se a Le Corbusier e preconizando, porém, a casa isolada, geminada ou em renque em detrimento do edifício de apartamentos (MAIA, 1930). Contudo, apesar de demonstrar grande conhecimento sobre as discussões referentes à habitação popular, dado que supostamente uma comissão nomeada pela prefeitura já se encarregasse da questão, Maia não chega a elaborar uma proposta de provisão habitacional dentro do Plano de Avenidas, resumindo-se a elucidar a possibilidade de construção de casas populares nas áreas públicas junto à várzea do Tietê ou da organização de bairros-jardim nas regiões próximas à área central de onde fossem retiradas ferrovias e indústrias.

Com a Revolução de 1930, porém, a “Comissão de Melhoramentos do Tietê” e Cintra perderam seus recursos e autonomia, o plano não se transformou em lei e nem o perímetro foi concretizado. Os prefeitos Pires do Rio e Fabio Prado tomaram as propostas de Maia como referência e incluíram em suas ações remodelações viárias constantes no Plano de Avenidas, que seria implantado de maneira mais efetiva por seu autor quando prefeito entre 1938 e 1945.

II.1.2.8. Administração Racionalizada – IDORT

Em 1929 chega a São Paulo o arquiteto franco-suíço Le Corbusier, que naquele ano fazia sua primeira visita ao continente sul-americano, realizando conferências em Buenos Aires, Montevideu, São Paulo e Rio de Janeiro. O arquiteto esboça planos urbanísticos para as quatro cidades que reunidos às suas anotações a respeito da América do Sul comporiam o livro “Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo”, publicado em Paris em 1930. A respeito de São Paulo, Le Corbusier afirma que o centro foi prejudicado pelo rápido crescimento da cidade, sendo adensado sem a devida preocupação com a circulação e propõe um plano baseado em dois grandes eixos perpendiculares de circulação que se entrecruzariam na região central da cidade. Esses dois eixos, duas auto-estradas, seriam elevados do solo até a altura das colinas e atravessariam todo espaço urbano, expandindo-se sem um limite preciso. Sob as auto-estradas edifícios sobre pilotis se ajustavam ao relevo do terreno, abrigando escritórios junto ao centro e residências nas periferias.

As ideias de Le Corbusier legitimavam, portanto os padrões de crescimento baseados na velocidade do automóvel, na verticalização e na expansão urbana, ao mesmo tempo em que “a racionalidade e clareza funcional da cidade corbusiana funcionariam como argumentos para defensores da regulação e do *zoning*” (CAMPOS, 2002:374). Com sua vinda, à valorização do estilo colonial motivada principalmente pelo centenário da Independência em 1922 na busca pela

identidade e nacionalidade, soma-se a “visão de um futuro construído *ex-novo*, arrojado e ideal” (CAMPOS, 2002:376).

A Associação Comercial de São Paulo agiu efetivamente para a divulgação dos princípios da racionalização tendo criado em 1929 uma comissão que estudaria o projeto de criação de um instituto que cuidasse da organização racional do trabalho. Essa comissão traçou o objetivo de “reunir e aplicar todos os conhecimentos indispensáveis para se retirar do trabalho humano, com o mínimo de esforço e de risco, o máximo de proveito, quer para o empregado, quer para o empregador, quer para a coletividade” (FUNDAÇÃO DO IDORT). Ficava aparente a preocupação com a integridade dos trabalhadores na medida em que se buscava, ao mesmo tempo, aumentar a produtividade e não causar prejuízos aos operários. A empreitada da Associação, porém, não teve continuidade devido aos danos advindos da crise de 1929.

A crise demonstrara a existência de falhas estruturais na economia brasileira, principalmente quanto à má organização e falta de controle eficiente do processo produtivo. Neste quadro de valorização da indústria, os conceitos da organização científica do trabalho repercutiram entre os industriários e estudiosos brasileiros, sob a influência de teorias como as de Frederick W. Taylor, que instituíra nos EUA um modelo de administração baseado em um conjunto de medidas racionalistas a que se deu o nome de taylorismo. O modelo, pregando a produção industrial racionalizada através da especialização de operários em funções distintas de modo a garantir que o produto fosse acabado no menor tempo possível, associada à proposta de aumento de salários, acenava para o fim da luta de classes e teve grande repercussão no Brasil entre os industrialistas.

Após 1930 ocorreria a reorganização do aparelho estatal em bases técnicas mais racionais, associada a um novo movimento pela administração científica do trabalho. “O movimento pela racionalização assumiu ímpeto decisivo com as críticas aos regimes liberais e as discussões em torno da reforma (ou revolução) das estruturas sociais”. Também “a cidade se tornou alvo de propósitos racionalizadores [...] com as exigências de modernização do espaço urbano”. A racionalização era associada à imagem da grande cidade moderna e sua impessoalidade, ritmo acelerado e padronização de edifícios e movimentos (CAMPOS, 2002:453,454).

Dentro desse contexto destaca-se no final de 1930, um grupo composto por empresários e administradores cujos ideais visavam à organização do processo de produção. Para industriais paulistanos como Roberto Simonsen a industrialização numa sociedade atrasada dependia da racionalização associada a políticas estatais empenhadas em promover o desenvolvimento industrial. Simonsen procurava “imprimir em suas organizações as ideias de racionalização, promovendo na indústria paulista uma nova mentalidade no tratamento das empresas e nas relações de trabalho” (FUNDAÇÃO DO IDORT). Em 1931 o empresário participa da formação do **Instituto de Organização**

Racional do Trabalho, o IDORT, que trazia à tona a mítica do industrial como o novo bandeirante, simbolizando o potencial de transformação do paulista.

O IDORT, instituição privada e sem fins lucrativos, tinha o intuito de difundir métodos organizados de construir, promovendo o taylorismo, pois “produzir mais e melhor em um menor tempo era o objetivo básico da racionalização do trabalho” (CORREIA, 2004:81). Era finalidade principal do IDORT melhorar o padrão de vida dos trabalhadores por meio da difusão e introdução dos processos de organização científica do trabalho e da produção, de que faziam parte o tratamento com o pessoal, orientações sobre higiene das oficinas e dos trabalhadores e questões referentes ao lazer e à família do operário.

Interessava também a produção de moradias econômicas e racionalizadas, preocupação constante não somente entre os industriais engajados, mas entre os estudiosos e profissionais de arquitetura. No **1º Congresso de Habitação** promovido pelo Instituto de Engenharia de São Paulo entre 23 e 30 de maio de 1931, já se identificava a necessidade de promover ações que garantissem o aumento da provisão habitacional através de novas tecnologias e métodos organizados de produção. No encontro foram apresentadas vinte e uma teses e quatro conferências, sendo seis os trabalhos sobre o tema específico da habitação popular (CORDEIRO, 2005).

II.1.3. Industrialização, Projeto Nacional e Urbanismo (1930-64)

II.1.3.1. O Prefeito Anhaia Mello (1930-32) e o *zoning*

Em 1930 Anhaia Mello é nomeado prefeito pelo interventor federal no estado de São Paulo e dentre suas realizações destaca-se o projeto de zoneamento da cidade. Em 1923 já havia sido aprovada uma lei de zoneamento projetada por ele próprio em 1920, então vereador, para regulação dos novos loteamentos que se expandiam na periferia, gerando uma demanda por infraestrutura, principalmente calçamento. A lei sugeria a composição de uma hierarquia viária composta por vias locais (8 a 12m), secundárias (12 a 18m), principais (18 a 25m) e arteriais (maiores que 25m); a criação de espaços livres em cada loteamento, correspondendo a 7% de sua área; a contribuição do loteador para o calçamento na nova área urbanizada; e a permissão para traços curvilíneos, refletindo “modernos padrões de ocupação, controle urbanístico e qualidade espacial adotados nos bairros jardim da Companhia City” (CAMPOS, 2002:238).

O *zoning* proposto durante sua prefeitura “baseava-se na restrição ao uso indiscriminado da propriedade urbana, criando distritos com padrões diferenciados de ocupação e edificação” de modo a garantir “a integridade estética urbana e a manutenção dos valores imobiliários, evitando a especulação”. Mello propunha a limitação, a regulação e o equilíbrio do crescimento urbano, defendendo um “zoneamento protetor e regulador” antes de aderir a um zoneamento funcional (CAMPOS, 2002:469).

Suas propostas de zoneamento garantiram as condições dos loteamentos destinados à elite, permitindo, por exemplo, nos Jardins América e Europa somente residências e comércios a cada oitocentos metros. Entretanto, Mello demonstrou também preocupação quanto à legalidade na periferia da cidade, pois a falta de reconhecimento de loteamentos e edificações gerava o problema da falta de serviços públicos, que só podiam ser implantados em locais oficialmente reconhecidos (ROLNIK, 1997). Nesse sentido, o Ato n.304 de 1932 permitiria o reconhecimento de edificações em loteamentos até então ilegais, conforme julgamento da Diretoria de Obras Municipais, que analisava e indicava as mudanças necessárias para a aprovação.

Finalmente depois de várias tentativas encontrou-se uma fórmula para incorporar aquilo que devia ser incorporado na nova ordem [...]. Uma era de cidadania consentida foi inaugurada: a condição da legalidade urbana, fundamental para a inclusão das vastas massas urbanas como objeto de políticas públicas era uma condição seletiva do Estado. Qualquer semelhança com a fórmula adotada em relação à legislação trabalhista da era getulista não é mera coincidência.” (ROLNIK, 1997:168).

Em 1934, finalmente, é aprovado e divulgado o Código de Obras Artur Sabóia, que trazia como principal novidade o escalonamento, com aumento da altura dos prédios da rua para os fundos, conforme a referência ao zoneamento aplicado na cidade de New York. O novo Código de Obras incorpora o Ato n.304/1932 e adiciona um artigo (Art. 57º) assegurando que para construir casas operárias em qualquer zona da cidade não seria preciso alvará, apenas a notificação da Diretoria de Obras e a apresentação do projeto. O entendimento de uma relação entre a nova legislação urbanística paulistana que “consentia cidadania” às massas (Ato n.304/1932) e a nova legislação trabalhista elaborada por Getúlio Vargas em que a cidadania era regulada pela carteira de trabalho⁴⁵, nos permite também compreender que a adição do Artigo 57º ao Código Artur Sabóia se vincula à concepção da habitação como componente essencial da reprodução da força de trabalho e o consequente incentivo à sua produção estabelecido também pelo governo varguista. Cale ressaltar que desde 1933 já era facultada aos Institutos de Aposentadoria e Pensões a aplicação dos recursos previdenciários no setor habitacional, mas seria através da regulamentação da atividade de suas Carteiras Prediais em 1937 que ocorreria a ampliação das iniciativas de inversão patrimonial em conjuntos habitacionais.

⁴⁵ Sobre este tema, ver Capítulo I.

II.1.3.2. O Prefeito Fabio Prado (1934-1938) e a questão social

O prefeito Fabio Prado “traduziu para o nível municipal a política realizada no nível federal por Getúlio Vargas” (ROLNIK, 1997:171) no que dizia respeito ao atendimento dos direitos sociais da população. Fabio Prado efetuou um programa de realizações com diretrizes ideológicas afinadas com o novo perfil social da cidade: “patrões e operários, novos e velhos paulistas deveriam ser integrados em um único projeto modernizador” (CAMPOS, 2002:499). A nova prefeitura indica uma tomada de consciência, afirma Sampaio (1999), da situação particular de São Paulo e de seus problemas, tais como a população crescente, a grande quantidade de imigrantes, os problemas de infraestrutura acumulados, o surgimento de uma classe média significativa, informada e consciente de seus direitos, assumindo como consequência uma nova escala de trabalho: a escala da metrópole.

A prefeitura de Prado é a primeira estável após os problemas políticos das administrações anteriores ocasionado pelas Revoluções de 1930 e 1932, e caracteriza-se pela ausência de opositores, pois a Câmara, dissolvida em 1930, só seria restabelecida em 1936. A estabilidade política associada ao apoio do então interventor do estado Armando Salles de Oliveira, possibilitou a Fabio Prado executar uma série de reformas estruturais dos serviços internos da prefeitura, uma nova legislação fiscal e grandes obras urbanísticas.

Preparar a Prefeitura com uma organização moderna, racional, eficiente, capaz de atender as novas demandas da cidade; preparar a população e sobretudo as crianças, fornecendo-lhes a formação necessária para a vida na metrópole; preparar a cidade, fornecendo-lhe infraestrutura para que o progresso não encontrasse empecilhos. (SAMPAIO, 1999:44).

As reformas na prefeitura incluíram a reorganização do sistema administrativo, das finanças públicas e a regulamentação do funcionalismo público. Prado garantiu estabilidade e outros direitos trabalhistas aos funcionários da prefeitura e isentou as casas populares do pagamento do IPTU, imposto instituído pela Constituição de 1934; criou ainda a Divisão de Documentação Histórica e Social, que baseada em fundamentos científicos, era responsável por “averiguar a densidade e distribuição dos grupos populacionais em São Paulo”, procurando diagnosticar os problemas da cidade para uma atuação mais direcionada e objetiva, subsidiando as políticas da prefeitura (CAMPOS, 2002:505). Foram realizadas pesquisas sobre o “padrão de vida das famílias dos operários da limpeza pública da municipalidade de São Paulo” e levantamentos das condições sociais e econômicas, através de “inquéritos sobre padrão de vida, densidades populacionais, origem e ocupação das populações imigrantes, habitação, hábitos alimentares etc.” A pesquisa realizada em 1936 demonstrou o descompasso entre os salários e as despesas mensais dos trabalhadores, levando

a prefeitura a ajustar o salário de seus funcionários, como exemplo para os empresários particulares (SAMPAIO, 1999:46).

Destacam-se no período as obras de caráter sócio-cultural, dentre as quais as primeiras implantadas foram os parques infantis.

Através da implantação de espaços de recreação e lazer por toda a cidade, pretendia-se criar uma rede de instituições extra-escolares que atendessem, num primeiro momento, às crianças oriundas de famílias carentes e, depois, se estendesse a todas as crianças do município. O objetivo maior destas instituições era contribuir para a formação social e moral das crianças, complementando a educação dada pela escola e pela família. Em muitos casos, porém os parques foram estrategicamente instalados em bairros absolutamente carentes de escolas, assumindo, portanto, uma parcela do papel destas instituições. (SAMPAIO, 1999:48).

Na gestão de Fabio Prado, foi montado um mapa da capital com 53 parques, dos quais apenas quatro foram construídos em seu governo, incluindo a reformulação do Parque Dom Pedro II, sendo outros três executados na gestão seguinte por Prestes Maia e os demais não foram implantados. Os parques, que buscavam ainda suprir a carência de espaços verdes na cidade, eram importantes meios para realização de pesquisas e estatísticas junto à população, determinando-se, por exemplo, a concentração geográfica dos imigrantes na cidade pela nacionalidade dos frequentadores.

Ainda no setor sócio-cultural destaca-se a criação do Departamento Municipal de Cultura, a ser dirigido pelo escritor Mario de Andrade. O departamento foi responsável por inúmeros projetos dentre os quais, além das pesquisas sociais e dos parques infantis, estiveram concertos de música erudita oferecidos gratuitamente, a criação da Escola Municipal de Música, de uma orquestra e corais, além do restauro de documentos históricos, com publicação na Revista do Arquivo Municipal. O Departamento de Cultura constituiu, portanto, uma iniciativa inédita na história da cidade, ou do país, chegando a gerar certa desconfiança entre a população, que entendia como um desperdício investir em cultura enquanto havia problemas práticos e urgentes, como o saneamento e a falta de habitações e transportes. Entretanto, com a reforma fiscal, os recursos aplicados em cultura não afetavam os demais setores da prefeitura, que investiu ainda na construção de um estádio e uma biblioteca municipais, o Estádio do Pacaembu e a atual Biblioteca Municipal Mario de Andrade, ambos finalizados na prefeitura de Prestes Maia (SAMPAIO, 1999).

No campo das obras urbanísticas Fabio Prado deu início à implantação do Plano de Avenidas com a construção da Avenida Nove de Julho. A avenida fazia parte de um complexo urbanístico que orientava o crescimento rumo a Sudoeste, demanda representada pelos loteamentos da City e do Morumbi, e que incluía o alargamento e prolongamento da Avenida Rebouças e da Avenida Pacaembu. As obras urbanísticas da prefeitura Pires do Rio, paradas por quatro anos, foram

continuadas, novas avenidas foram construídas conforme o plano de Prestes Maia, ruas foram pavimentadas, viadutos e túneis implantados e edifícios públicos construídos.

As intervenções urbanas da prefeitura Fabio Prado, de acordo com Sampaio (1999) são pouco conhecidas em detrimento das obras administrativas e culturais, e ainda por estar entre duas prefeituras que direcionaram seus trabalhos prioritariamente às obras urbanísticas: Pires do Rio, último prefeito eleito antes do Golpe de 1930, em cuja gestão de quatro anos (1926-1930) já dera início à implantação do Plano de Avenidas com obras na área central, prolongando vias de ligação do centro com os bairros, com as avenidas São João e Ipiranga, e amplo programa de calçamento de ruas; e Prestes Maia, que teve condições bem favoráveis e sete anos para implementação do Plano, com abertura de vias, canalização do Tamanduateí e retificação do Tietê.

Em 1937 se constitui a Comissão do Plano da Cidade, que, sob a presidência do prefeito Prado, organizaria “o plano dos melhoramentos e do desenvolvimento da cidade” com lei redigida e estudada por comissão presidida por Anhaia Mello (SAMPAIO, 1999:89). Fabio Prado foi, porém deposto com o golpe do Estado Novo havendo a interrupção das atividades do Departamento de Cultura – o programa de parques foi desativado e aos poucos e as pesquisas deixaram de ser feitas – com desvio de verbas para o Departamento de Obras Públicas; a preocupação com espaços livres foi preterida, bem como a criação de um plano urbanístico geral, pelas questões relativas à circulação viária.

II.1.3.3. O Prefeito Prestes Maia (1938-1945) e o sistema viário

Em 1938 Prestes Maia é nomeado prefeito pelo próprio Getúlio Vargas e prossegue à implementação do Plano de Avenidas, com a retificação do rio Tietê e a construção de inúmeras novas vias, além da revisão e implantação do perímetro de irradiação. “As diretrizes adotadas no novo trajeto eram eminentemente pragmáticas e utilitárias, substituindo motivações estético-monumentais presentes em traçados anteriores” (CAMPOS, 2002:582). Ao mesmo tempo, Maia dá continuidade a algumas ações de seu antecessor com a construção de uma biblioteca infantil, clubes para menores operários e uma estação de férias junto à represa Guarapiranga, finalizando também as obras da Biblioteca Municipal e do Estádio do Pacaembu.

Do plano, cuja função primordial era adequar a cidade a uma melhor circulação, tanto de veículos quanto de pessoas, “resultou um centro verticalizado, adensado e a continuação de um padrão periférico que as linhas férreas já haviam definido e que a flexibilidade trazida pelo ônibus multiplicou” (SAMPAIO, 1999:22). O ônibus permitiu também a reorganização e reestruturação das

relações entre bairros, incluindo aqueles que não eram atravessados pelas ferrovias, além da ampliação das relações no núcleo central com os municípios do entorno.

A ideia de verticalização é associada às novas vias, com escalonamento das alturas em direção aos fundos dos lotes e nova regulamentação para cada parte do perímetro e do centro. O Vale do Anhangabaú, “conjunto urbanístico mais representativo da ‘capital do café’” é remodelado para a passagem de vias de tráfego, mostrando a priorização da “funcionalidade viária em detrimento de considerações paisagísticas e estéticas” (CAMPOS, 2002:590).

A execução das obras viárias transforma a estrutura urbana da cidade e consolida o padrão periférico de expansão apoiado no tripé: loteamento clandestino, autoconstrução, e transporte por ônibus. Prepara a cidade para o desenvolvimento econômico que se concretizará nas décadas seguintes. (LEME In LEME, 1999:394).

O projeto de ampliação das linhas de ônibus e trólebus, que pudessem acompanhar a expansão horizontal da cidade não foi, no entanto, implantado, demonstrando o descompasso entre o sistema viário e a implementação de um sistema de transportes adequado.

Entre os anos 1930 e 1940 ocorre um crescimento das inversões imobiliárias, então o tipo mais seguro de aplicação. Com a Lei do Inquilinato instituída pelo governo federal em 1942 teve início a construção de novos edifícios com novos valores de aluguéis e, a despeito do incentivo estadonovista à moradia popular, alugada pelos trabalhadores através dos Institutos de Aposentadoria e Pensões ou autoconstruída na periferia, ainda em 1940, 40% a 60% da população paulistana viviam em condições precárias (MORSE, 1970). Segundo Morse (1970:297) “parte do problema dos cortiços pode ser explicada pela falta na cidade de habitações decentes e baratas e pela necessidade de se aglomerarem os trabalhadores perto do lugar de emprego, dada a insuficiência e o alto custo do transporte.” No entanto, para o autor, outro fator também explica a persistência dos cortiços: além da insuficiência de moradias, constatou-se também em 1940 um “hábito mental: [...] um desinteresse tradicional pelo conforto e pela higiene e, muitas vezes, uma irresistível compulsão a viver perto da excitação, do movimento e das luzes do centro urbano e suas principais artérias”. Deste modo, a solução do problema da habitação envolveria além da realocação das pessoas, também uma reeducação, tanto destas quanto daqueles que projetariam os novos lugares, que deveriam buscar referências na própria organização social do cortiço, dado que “o cortiço paulistano – com seu agrupamento de cômodos num só andar em torno de um pátio central e instalações comuns – exhibe considerável solidariedade social” (MORSE, 1970:298).

Ao mesmo tempo em que os novos modelos de intervenções urbanas demandavam novos aparatos legais, os interesses imobiliários conflitavam com qualquer tentativa de normatização mais controladora, incluindo um zoneamento geral. O planejamento e intervencionismo estatal, apoiado nas atividades industriais, era, aos olhos da elite agroexportadora, uma atitude contrária à tradição

liberal. Assim sendo, a lógica do planejamento e do avanço social esbarrava nas intocadas divisões estruturais da sociedade brasileira. Enquanto o setor industrialista via a “adoção de políticas industrializantes apoiadas no intervencionismo estatal e no protecionismo alfandegário como solução para o progresso de nações atrasadas” como o Brasil,

o consenso em torno do crescimento substituíu o mote da racionalização na articulação dos propósitos modernizadores colocados para a cidade, impedindo que os princípios de eficiência e racionalidade produtiva que caracterizavam o urbanismo moderno propriamente dito, amparado na regulação fordista, fossem efetivamente estendidos ao espaço urbano como um todo. (CAMPOS, 2002:603,605).

II.1.3.4. A década de 1950

O Relatório Moses

Após a prefeitura de Prestes Maia, com o fim do Estado Novo em 1945, segue-se uma série de mandatos de curta duração, com prefeitos nomeados pelos interventores e governadores do estado até 1953. Ademar de Barros, enquanto governador, revezou cinco prefeitos ao longo de seus três anos de gestão:

inicialmente o executivo foi confiado a um técnico, o arquiteto Cristiano das Neves [...]. Em agosto de 1947, seis meses depois da posse, foi substituído por um político da Assembléia Legislativa, Paulo Lauro. Um ano depois este foi trocado por Milton Improta, que não ficou mais de quatro meses como prefeito. O seguinte, Asdrúbal da Cunha foi finalmente substituído por Lineu Prestes em fevereiro de 1950. (SOMEKH & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS, 2002:84).

O Brasil se encontra, na década de 1950, em posição econômica relativamente confortável, devido principalmente ao desenvolvimento industrial ocorrido durante a Segunda Guerra Mundial, em que se destacou a cidade de São Paulo. Contudo, “o agravamento da carência de transportes coletivos e a verticalização intensa dos velhos e novos espaços centrais havia exacerbado os problemas urbanos”, acarretando num intenso debate urbanístico. Dois grupos rivalizavam quanto às proposições de projetos e planos para São Paulo: uma corrente progressista liderada por Prestes Maia “defendia o livre crescimento e expansão da metrópole”, enquanto Anhaia Mello conduzia uma “corrente que defendia um modelo urbanístico de controle e limitação do crescimento urbano”, opondo-se inclusive à instalação de novas indústrias na cidade (SOMEKH & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS, 2002:84,85).

O prefeito Lineu Prestes, em busca de uma posição imparcial, encomenda então um estudo à *International Basic Economy Corporation*, a IBEC, órgão presidido por Nelson Rockefeller, que prestava

consultoria técnica a países em desenvolvimento. Do estudo resulta um relatório elaborado pelo urbanista americano Robert Moses, o “Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo”, do qual constavam:

a) uma planta geral e um plano de zoneamento; b) um sistema de artérias de tráfego; c) transporte coletivo; d) parques e praças de recreio; e) retificação do rio Tietê e saneamento e utilização das várzeas; f) engenharia sanitária; e g) sugestões sobre métodos de financiamento para a realização de obras e serviços públicos.” (IBEC, 1950:8 apud SOMEKH & CAMPOS In SOMEKH&CAMPOS, 2002:85)⁴⁶.

O relatório se baseia em levantamentos já disponíveis na prefeitura, sem a realização de um diagnóstico quantitativo detalhado do período, mas sugere a realização de um levantamento aerofotogramétrico para a execução da planta oficial da cidade. São elaboradas propostas para zoneamento, sistema de transportes e viário, saneamento e áreas verdes. Quanto ao zoneamento, definiram-se nove categorias de uso, mas sem definição dos perímetros, sendo apresentado, com alguns aperfeiçoamentos, um projeto já elaborado pelo Departamento de Urbanismo, tomando como referência o *zoning* realizado em New York. Quanto aos transportes, o estudo previa o aumento da frota de ônibus e suas rotas, com a futura implantação de linhas de metrô nos canteiros centrais das vias expressas. O relatório propunha também a elaboração de um sistema de coleta e tratamento de esgotos e a construção de novos parques e equipamentos recreativos (LEME, 1982).

Ressaltam no plano a proposição de um subúrbio conectado à cidade por meio de grandes vias, referência ao modelo de urbanização norte-americano de “expansão periférica horizontal em subúrbios residenciais de classe média motorizada” (ANELLI, 2007), que Moses trazia para São Paulo, e o remanejamento de algumas vias propostas no Plano de Avenidas em função do conceito de via expressa.

Suas ‘rodovias expressas urbanas’ seriam mais adequadas a volumes de tráfegos elevados, compatíveis com a política de incremento do transporte rodoviário. Sem cruzamentos em nível e sem interferências de entradas e saídas de veículos nos edifícios, as vias expressas de Moses configuram uma cidade diversa dos bulevares de Prestes Maia. (ANELLI, 2007:s/p).

Dentro de um caráter mais amplo, Moses não via o crescimento urbano como um problema desde que fosse direcionado, organizado e recebesse os investimentos adequados, identificando, ainda, “o impacto da rede de rodovias estaduais que tinham São Paulo como centro regional” (ANELLI, 2007:s/p) e sugerindo que o circuito de *parkways*, as marginais ao longo dos rios Tietê e Pinheiros, recebesse o fluxo dessas estradas.

Destacam-se também as indicações de como conseguir financiamentos para as obras, aconselhando, algumas vezes, a associação com os governos estadual e federal e, outras, o pagamento através da cobrança de taxas. Moses sugeria, por exemplo, a entrega dos terrenos da

⁴⁶ IBEC. Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo. New York:IBEC, 1950.

várzea do rio Tietê à iniciativa privada, com previsão de usos residenciais e industriais e obras públicas e, ainda, uma corporação para urbanização da várzea do rio Pinheiros, com articulações entre as esferas pública e privada.

O resultado apresenta-se, contudo, conforme Somekh e Campos (In SOMEKH&CAMPOS, 2002) mais como um “conjunto de recomendações”, com poucos mapas e ausência de desenhos detalhados, bem como de uma planta de zoneamento. Sem proposta clara de estruturação urbana o Relatório Moses não configuraria um plano urbanístico, mas contribuiria com futuras ações da prefeitura.

A Comissão do Metropolitano

A partir de 1953 os prefeitos paulistanos passam a ser novamente empossados através de eleições diretas ou indiretas, o que não ocorria desde 1930. Jânio Quadros é eleito prefeito de São Paulo em 1955, mas logo se candidata a governador do estado e vence, assumindo a prefeitura William Salem, seguido por Juvenal Lino de Mattos, ainda em 1955. No mesmo ano Lino de Mattos organiza uma comissão responsável pela elaboração de um plano de transporte coletivo de alta velocidade, a Comissão do Metropolitano, com representantes da Prefeitura, da Sociedade de Amigos da Cidade de São Paulo, do Departamento de Serviços Municipais e do Departamento de Urbanismo da Prefeitura, a ser presidida por Francisco Prestes Maia (FISCHER, 2005). Os trabalhos da comissão culminariam na publicação do “Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano”, já em 1956. No trabalho, Prestes Maia enfatiza que um sistema viário composto por avenidas expressas dificilmente seria implantado com sucesso em São Paulo dadas as condições da topografia local, sendo possível implantar este tipo de via somente junto a cursos d’água como os rios Pinheiros e Tietê. Além disso, o autor chama a atenção para o fato de que nas vias expressas transitam apenas transportes de luxo como automóveis e ônibus, enquanto ao transporte de massa do trabalhador corresponderiam os metropolitanos, e que os dois sistemas seriam, portanto, complementares (ZMITROWICZ & BORGHETTI, 2009).

O anteprojeto se baseava na configuração de uma rede de metropolitanos com três radiais (Figura 45): a linha Leste-Oeste (verde) seguia o curso da E.F. São Paulo-Rio e aproveitava obras executadas pela implementação do Plano de Avenidas, com a utilização de canteiros e viadutos para a passagem do metropolitano; a linha Norte-Sul (vermelha) seguia a estrada de ferro da Cantareira e a linha de bondes para Santo Amaro, atravessando a área central sob a Avenida Anhangabaú; por fim, a linha Sudeste-Sudoeste (amarela) ligava os municípios de Itapequerica da Serra e São Caetano, conformando um percurso em “V” invertido que passava pelo centro de São Paulo, cruzando as

outras duas linhas. O desenho das vias em cursos radiais demonstra a persistente preocupação de Prestes Maia quanto à expansão periférica da cidade de São Paulo (ZMITROWICZ & BORGHETTI, 2009).

Figura 45: “Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano”.
Fonte: ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. *Avenidas 1950-2000. 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo*. São Paulo:EDUSP, 2009, p.34.

Figura 46: Estação no Viaduto Nove de Julho, sobre avenida de mesmo nome.
Fonte: ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. *Avenidas 1950-2000. 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo*. São Paulo:EDUSP, 2009, p.35.

Nesta proposta apenas 10% da malha era subterrânea, muitas vezes acompanhando o trajeto de ruas já existentes, enquanto as linhas de superfície poderiam ocupar canteiros centrais de avenidas ou ainda transpor o trajeto através de viadutos. Dentre os desenhos apresentados constam também as futuras estações de metrô, que fariam conexões entre as linhas do metropolitano e avenidas, permitindo a integração dos sistemas de transporte. (Figura 46)

Segundo Anelli (2007:s/p), a despeito da elaboração da rede metroviária, Maia ainda preconizava a continuidade da implantação do Plano de Avenidas. “A expansão periférica de fábricas e habitação popular a Leste gerava seus reflexos no centro”, de modo que o perímetro de irradiação já não comportava o deslocamento rumo a esta região da cidade, sendo imperativa a construção do segundo anel viário previsto no plano.

Houve ainda em 1956 a abertura de concorrência para a execução do “Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano”. Entretanto, com o início da prefeitura de Ademar de Barros em 1957, o projeto foi consecutivamente modificado e, por fim, arquivado, com a realização de um novo projeto de implantação de transporte metropolitano apenas dez anos mais tarde.

O Padre Lebrete e a SAGMACS

A gestão de Wladimir Toledo Piza (1956-57) se destaca pela confecção do maior levantamento de dados sobre o município e a região metropolitana de São Paulo, até aquele momento a Grande São Paulo, a “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana”, empreendido pela Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais, a SAGMACS.

A SAGMACS é criada em 1947, mas seus fundamentos possuem origens anteriores e constituem apenas parte do grande movimento iniciado em 1938 na França pelo religioso dominicano conhecido como Padre Lebrete, que inicia entre 1941 e 1945 o *Mouvement Économie et Humanisme*,

órgão de pensamento e concepção de ideias acerca do desenvolvimento econômico harmônico, que buscava integrar ao mesmo tempo, desenvolvimento econômico e social – dada a sua preocupação com a população mais pobre e os países menos desenvolvidos. (CESTARO, 2009:104).

É importante lembrar, conforme Gorelik (In MIRANDA, 1999), que em meados do século XX as cidades da América Latina estão em pleno “desenvolvimentismo” e passam a figurar como objeto de estudos entre os profissionais do mundo ocidental como local a ser projetado e planejado, de modo a suplantar sua condição subdesenvolvida e evitar os problemas que atingiam os países ricos, especialmente após a Segunda Guerra Mundial. O continente aparece como “celeiro para aplicação de novas experiências e teorias, uma região privilegiada para mudanças e o campo de provas de hipóteses modernizadoras” (ANGELO, 2010:89). Desse modo os países latinos interessaram ao Padre Lebrete como locais onde pudesse implantar o desenvolvimento harmônico, visitando alguns deles em 1947, incluindo o Brasil.

A cidade de São Paulo se destacava naquele momento, dado seu grande crescimento impulsionado pela indústria no período do pós-guerra, de modo que é na Escola de Sociologia e Filosofia de São Paulo (ELSP) que seria ministrada a disciplina “Economia Humana”⁴⁷. No curso ministrado em 1947, Lebrete pôde apresentar a teoria da terceira via ao desenvolvimento, a Economia Humana, “para um auditório composto por estudantes universitários, por personalidades de

⁴⁷ Segundo Angelo (2010), à diferença da FFLCH-USP, mais voltada à formação docente, o ensino na ELSP se baseava na pesquisa empírica e intervencionista (de campo), voltada para a formação de agentes na administração pública e privada, o que a aproximava mais dos princípios propostos pelo Padre Lebrete.

destaque e muitos políticos, como o futuro governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, um dos nomes que abriria campo para a atuação da SAGMACS no Brasil” (ANGELO, 2010:59) e o também futuro governador Carlos A. A. de Carvalho Pinto, figura de igual importância no percurso dos profissionais ligados à SAGMACS.

As ideias divulgadas na disciplina foram consideradas por alguns empresários paulistas como simpáticas à planificação da economia entendida no momento como instrumento de esquerda, o que, associado à exposição detalhada dos princípios do comunismo, causaria a proibição do retorno do Padre Lebreton ao Brasil. Em 1952, porém, Lebreton seria convidado pelo então governador paulista Lucas Nogueira Garcez, “a fazer um plano confidencial para o estado e a partir de então seu trabalho tomaria outras proporções: nacional, latino-americana, internacional” (ANGELO, 2010:18).

O mal-entendido quanto à posição esquerdista de Lebreton não impediu a formação de um grupo, que, assim como em outros países visitados pelo padre e simpáticos à sua proposta, se reuniria numa organização autônoma ligada ao *Mouvement*, constituindo-se assim a SAGMACS. A sociedade atuaria como um “organismo de consultoria em planejamento urbano e regional” (CESTARO, 2009:141), realizando pesquisas baseadas nos métodos de Lebreton, que, embora considerados pouco científicos pela análise empírica, se destacam pela interdisciplinaridade. Entre 1947 e 1964 a SAGMACS realizaria cerca de 30 trabalhos com propósitos que iam desde o levantamento da qualidade das habitações em São Paulo até estudos prévios à preparação de planos diretores, chegando à elaboração de planos a partir de 1962.

Ainda em 1947 seria realizado o primeiro estudo da SAGMACS, a “Sondagem Preliminar”, em que foram analisadas as diferentes tipologias habitacionais da cidade de São Paulo.

Diferentemente do “Relatório da Comissão”, elaborado em 1893 por Cesário Motta, que buscava se aproximar do modelo e das tipologias de habitação da classe operária urbana, a “Sondagem Preliminar” atuou na tentativa de elaborar um comparativo da tipologia habitacional entre as diferentes classes sociais e bairros da cidade de São Paulo. Porém, cabe ressaltar que, se o “Relatório da Comissão” trazia forte viés higienista e visão preconceituosa sobre as classes operárias urbanas, a “Sondagem” de Lebreton trazia o olhar do europeu para a cidade brasileira, impondo alguns requintes às moradias, e hábitos europeus de morar, que não cabiam naquele período para os habitantes de São Paulo. (CESTARO, 2011:23).

Cabe lembrar que o “Relatório da Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias e Cortiços”, realizado em 1883-84, fora a primeira pesquisa sobre habitação realizada na cidade de São Paulo, cujo âmbito era, porém, limitado ao “Distrito de Santa Efigênia, pois lá estava a maioria das moradias ocupadas pela classe operária da cidade, também consideradas como habitações precárias” (CESTARO, 2011:13). O estudo elaborado pela SAGMACS se distingue, portanto, “pelo tratamento da questão habitacional, como uma questão social e econômica urbana” (CESTARO, 2011:23), referente a toda a cidade, reportando ainda aspectos como a nacionalidade dos

moradores, as condições de trabalho, o grau de escolaridade, como complementos aos levantamentos sobre as condições habitacionais propriamente ditas.

A “Sondagem Preliminar” classificava as modalidades habitacionais paulistanas em sete categorias: Sub-casebre (habitação miserável, insatisfatória sob todos os aspectos); casebre (habitação insatisfatória, que não podia ser melhorada, cabendo sua substituição ou remoção do local); semi-casebre (semelhante a anterior, porém, com um ou mais cômodos que os casebres); habitação insatisfatória; habitação satisfatória; habitação confortável; e habitação luxuosa ou muito confortável. Além disso, é relevante expor que o estudo de Lebre, considerou as diferentes regiões da cidade de São Paulo, buscando fazer uma classificação em: Zona Central, Zona Residencial e Zona de Arrabalde. (CESTARO, 2011:24).

O estudo da “Sondagem Preliminar” é considerado um passo importante no tocante à situação das habitações localizadas nos bairros mais distantes da área central, pois ali vivia a maior parte dos trabalhadores da indústria e dos migrantes que chegavam à cidade. A atuação mais importante do Padre Lebre e da SAGMACS em São Paulo seria realizada, porém, alguns anos depois, na gestão de Toledo Piza, que reconhece a impossibilidade de realização de mais um plano urbanístico sem o conhecimento integral da cidade e sua realidade social. Vale mencionar que o censo realizado pelo IBGE em 1950, segundo Cestaro (2009), já apontava a consolidação de uma periferia extremamente populosa, onde se dera o maior adensamento da cidade de São Paulo entre as décadas de 1940 e 1950, e que essa mesma periferia era ignorada pela população da “cidade oficial”, que ainda negava sua existência investindo os lucros industriais na própria indústria e na realização das obras arquitetônicas e urbanísticas que davam a São Paulo o aspecto de metrópole, o próprio poder público desconhecendo a periferia e suas necessidades.

Assim, teve início em 1956 o estudo intitulado “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana”, que mais que apresentar um levantamento, consistiu num “diagnóstico urbanístico das condições sociais e estruturais da cidade de São Paulo e seus municípios vizinhos” (CESTARO, 2009:148), “priorizando programas de melhorias das condições de vida urbana para toda a população, por meio do conhecimento da cidade real, suas carências e potencialidades” (ANTONUCCI In SOMEKH&CAMPOS, 2002:96). O estudo torna-se a maior pesquisa empírica realizada até aquele momento no país, sem, contudo, pretender a elaboração de um plano de obras urbanísticas, fora dos propósitos da SAGMACS naquele momento. O trabalho de pesquisa durou até 1958, estendendo-se o contrato com a prefeitura de Toledo Piza que termina em 1957, mas sem aprovação de continuidade pelo então prefeito Ademar de Barros.

O relatório apresentado ao final do estudo foi dividido em cinco partes que abrangeram desde aspectos históricos, econômicos, demográficos, sociais e culturais, passando pelo levantamento das condições estruturais, situação urbana e estimativa de condições para o desenvolvimento. Incluía-se legislação, plano de obras e ações concretas para melhorar a condição de vida dos habitantes, com indicação de linhas metodológicas a serem seguidas quando da

concepção de futuros planejamentos. O relatório, calcado na proposta de interdisciplinaridade, propunha um “planejamento integrado: o espaço deveria ser visto em sua totalidade, a partir de várias disciplinas; o planejamento deveria envolver intervenções políticas, sociais, econômicas, administrativas, urbanísticas, sempre priorizando o desenvolvimento social” (ANTONUCCI IN SOMEKH&CAMPOS, 2002:99).

Além do caráter interdisciplinar dos profissionais e, portanto, das técnicas utilizadas na pesquisa, destacam-se certas especificidades metodológicas que permitiram esmiuçar cada componente estudado. O estudo apresenta, por exemplo, a seguinte divisão regional: 1) Município de São Paulo; 2) Aglomeração Paulistana (que incluía além do município também as cidades de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Guarulhos); 3) *Great* São Paulo (incluindo demais municípios próximos e com alguma dependência de São Paulo); 4) *Greater* São Paulo (compreendendo cidades industriais no interior e litoral paulista); 5) *Greatest* São Paulo (o estado). Como se vê pelo próprio título os levantamentos se concentraram na Aglomeração Paulistana, contudo sem deixar de conceber as conexões entre ela e os demais âmbitos da condição regional.

Dentre os resultados ressaltamos aqueles vinculados às pesquisas quanto aos níveis de vida da população paulistana, em que se pôde detectar uma série de carências, tais como falta de arruamento, drenagem, iluminação, água e esgoto, e equipamentos urbanos, além de constatar que quase metade da população vivia em condições medíocres, através de um estudo comparativo quanto à localização de tipos residenciais e níveis de renda. Deste último ressalta a expansão periférica do município e o contraste entre o centro congestionado e a periferia carente de equipamentos e serviços, com a configuração de uma condição de cidade–dormitório em cidades como Guarulhos, Mauá e Suzano, ocupadas majoritariamente por uma população de menor renda, apontando mais uma vez para o aspecto do custo da terra, emblemático da urbanização paulistana (CESTARO, 2009). Estes levantamentos deram origem a diagramas conhecidos como “Gráficos de Margaridas”, nos quais se indicava, para cada unidade elementar – área inserida em um bairro, que contava “com o mínimo para suprir as necessidades de consumo e oferta de serviço à população local” (CESTARO, 2009:175), sendo o mínimo entendido como comércios alimentícios, escola primária, farmácia, bares e pontos de ônibus –, o atendimento das necessidades humanas na escala de 1 a 4, conforme os diversos tipos de habitação estudados com base: na existência de sanitário, telefone, gás, luz, água, esgoto; no número de famílias por habitação, promiscuidade, superfície, aberturas, piso, como se pode observar na Figura 47.

Figura 47: Gráfico das margaridas. Fonte: CESTARO, Lucas. *Urbanismo e Humanismo: A SAGMACS e o estudo da “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana”*. Dissertação (mestrado). EESC-USP, São Carlos, 2009, p.232.

Sem elaborar um plano urbanístico, o relatório apresenta diretrizes para obras futuras entre as quais a estimativa de alta densidade, 200 hab/ha, como forma de baratear os custos com equipamentos urbanos; a proposição de sub-centros e sub-prefeituras (53 previstas), com diversidade de usos distribuídos em áreas residenciais, industriais, de recreação, de serviços e de circulação. Para manter a densidade das unidades, indica que as residências devem apresentar-se com diferentes padrões, que propiciem a “diversidade de habitantes, de tipos habitacionais e de uso do solo, para garantir o descongestionamento da área central e melhorar os níveis coletivos e vida da população dos bairros mais afastados do centro” (CESTARO, 2009:217) enfraquecendo a segregação socioespacial e consequentemente a especulação imobiliária. As proposições da SAGMACS, como se apreende, se diferenciavam amplamente dos planos anteriores para a cidade de São Paulo, que se baseavam na organização em torno de uma única centralidade, o centro tradicional, pela opção por uma estrutura urbana polinuclear.

Segundo Cestaro (2009) as diretrizes contidas no relatório da “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana” não foram utilizadas em planejamentos posteriores. Entretanto, a SAGMACS continuaria atuante até 1964, estendendo seu campo de ação ao planejamento, como já foi colocado anteriormente, chegando à confecção de Planos Diretores. Entre 1959 e 1964 membros da SAGMACS fariam parte da equipe do governador do estado Carvalho Pinto, que implanta na cidade o Plano de Ação do Governo Federal, o PAGE, baseado nos princípios do Plano de Metas do então presidente Juscelino Kubistchek: energia, transporte, indústrias de base, alimentação e educação.

II.1.4. A apropriação parcial do projeto moderno

Do discurso da estética, da descontaminação se passa ao da fluidez e do descongestionamento. Em três décadas a população de São Paulo passa de 240 mil para 1 milhão de habitantes. A cidade, confinada entre o vale do Anhangabaú e a várzea do rio Tamanduateí, se estende até os rios Pinheiros e Tietê. (LEME In Espaço & Debates, 1991:64).

Conforme apontamos anteriormente, Morse (1970) afirma que nos países latino-americanos a urbanização foi mais rápida que a industrialização e, no entanto, o próprio autor considera que a cidade de São Paulo constituía uma exceção a esta regra, dado que desde 1890 já existissem aí indústrias e se configurasse um incipiente processo de modernização urbana. Esta modernização se mostrava, porém, ainda vinculada ao capital agrário e obedecia aos princípios por ele estabelecidos.

O abastecimento do mercado de consumo havia originado um grupo de empresários comerciantes locais e muitos destes, com capital acumulado, passaram a interessar-se pela produção do café. Após a Proclamação da República haveria o crescimento do poder político/financeiro dos cafeicultores, associados a outros grupos da elite agrária, estabelecendo uma oligarquia rural nas bases da Política do Café com Leite, como já indicado anteriormente. Para Campos (2002:32) o fato de o urbanismo surgir “vinculado à problemática da modernização em um país agrário e não como resposta a requisitos da cidade industrial”, conformou posições anti-industrialistas por parte daqueles que detinham o controle dos padrões de urbanização e modernização, a elite oligárquica vinculada à economia cafeeira.

Essa configuração se insere no quadro latino-americano no período que Gorelik (In MIRANDA, 1999) denomina de “modernização conservadora”, no qual o processo de expansão urbana é entendido como fato negativo, precursor de desestruturação social e desordem, e se tenta combatê-lo com intervenções urbanísticas, majoritariamente obras de saneamento e embelezamento, que, paradoxalmente, acabam resultando em um novo espaço urbano. Estas obras visavam principalmente atender a questões sanitárias e de embelezamento da região central, área destinada à utilização pela elite e de onde se procurou afastar a população pobre e negra, sem a incorporação de medidas que de fato possibilitassem a melhoria das condições de vida das populações economicamente desfavorecidas e diminuíssem a disparidade entre ricos e pobres.

Esta estagnação da estrutura social, no sentido da manutenção das condições inerentes a cada patamar, é apontada por vários autores (Furtado, Campos, Rolnik) como uma das principais causas da apropriação parcial dos conceitos modernizadores do espaço urbano que abarcavam por princípio questões sociais, tais como o atendimento às necessidades de moradia, equipamentos e

serviços coletivos, e integração das classes trabalhadoras, não incorporadas no esquema de urbanização-industrialização paulistano. Segundo Campos (2002:20) São Paulo teve seu

processo de introdução ao urbanismo moderno [...] iniciado na virada do século XX e intensificado no entreguerras, [...] marcado por uma série de percalços que comprometeram a efetivação [...] de muitos dos princípios sociais e reguladores que estavam no cerne da urbanística européia.

Outra limitação à modernização se deu ainda pela questão fundiária marcada pelas condições materialistas herdadas do ambiente agroexportador e latifundiário, cuja alteração era tão atravancada por interesses particulares quanto a alteração das estruturas sociais. Embora desde 1850, com a Lei de Terras, as antigas concessões de terra fossem transformadas em propriedade privada do solo, até a década de 1870 a propriedade imobiliária era pouco relevante diante de outras formas de riqueza; isso se alteraria no fim do século com o “deslocamento do capital imobilizado no escravo para a terra” (ROLNIK, 1997:101) de modo que no início do século XX a posse de terras ou imóveis, mais que de trabalhadores, era um sinônimo de riqueza, implicando na alteração das relações entre proprietários e inquilinos, e, principalmente, na configuração de esquemas de especulação imobiliária.

Ainda retomando Gorelik (In MIRANDA, 1999), também o período da urbanização latino-americana denominado por ele de “momento das vanguardas” coincide com os processos que regeram o conjunto urbano paulistano, a partir da década de 1920 e, principalmente, após 1930. A presença de um “Estado nacionalista benfeitor” e incentivador da industrialização e a atuação de prefeitos engajados, associadas à possibilidade de ação de arquitetos e urbanistas adeptos do discurso moderno, dada principalmente pelo Estado Novo varguista, configuraram um quadro de constantes obras urbanísticas no sentido de fazer crescer e desenvolver a cidade de São Paulo. Contudo, este ímpeto modernizador seria ainda reduzido pela manutenção das estruturas sociais, que, embora com o fim do poder oligárquico e a confirmação de novos personagens sociais como a classe trabalhadora e a classe média, admitiam a superioridade das elites agrária e industrial em detrimento das massas, e pela questão da terra urbana, com grande expansão periférica da cidade de São Paulo associada à moradia autoconstruída pela população trabalhadora.

A partir de 1950, conforme exposto por Leme (1999), os planos regionais assumem papel importante na organização ou remodelação das cidades brasileiras e também em São Paulo se nota essa tendência, com a preocupação quanto à extensão dos transportes coletivos, representada principalmente pelos projetos para uma rede metropolitana, e a atuação de estrangeiros como Moses e Lebrecht na confecção de estudos que possibilitassem a elaboração de planos de conjunto regionais. A presença de estrangeiros, relembramos, é tomada por Gorelik (In MIRANDA, 1999) como parte do processo de entendimento da América Latina, pelos demais países ocidentais, como espaço a planejar e construir. Ainda mais uma vez, é possível perceber a movimentação de forças no sentido

de garantir a estagnação social e o valor da terra, por exemplo, pela refutação por parte da própria administração do estudo elaborado pela SAGMACS, que revelou as precárias condições da periferia paulistana em contraste com os bairros da elite.

Percebe-se, assim, que a “vontade modernizadora”, a modernidade inalcançada em sua plenitude pela permanência de fatores contrários ao próprio projeto moderno, entre eles a estrutura social inalterada e a questão fundiária, resultou em São Paulo numa apropriação apenas parcial dos princípios modernizadores, o que, ao longo dos anos, produziu uma cidade que se pretendia moderna, mas que não implementava de fato a modernização.

II.2. Referências de um projeto moderno de habitação e cidade

De acordo com a pesquisa realizada foram previstos pelos diferentes Institutos de Aposentadoria e Pensões, ao todo, 36 conjuntos a serem empreendidos na Região Metropolitana de São Paulo, Grande São Paulo à época da atuação dos IAP, conforme os padrões do Plano A, aquele referente à construção de moradias para aluguel ou venda aos associados, sendo 32 deles construídos. Desses conjuntos, dez se destacam pelo número de unidades oferecidas e pelos tipos de construção e implantação realizados: Conjunto Residencial Várzea do Carmo, Conjunto Residencial Japurá, Conjunto Residencial Anchieta, Conjunto Residencial da Mooca (IAP), Conjunto Residencial Nove de Julho, Conjunto Residencial Santa Cruz, Conjunto Residencial da Mooca (IAPETC), Conjunto Residencial Santo Antônio, Conjunto Residencial Vila Guimar em Santo André e Conjunto Residencial Jardim Piratininga em Osasco.

Embora raramente figurem como referências em trabalhos internacionais tal como o Conjunto do Realengo construído no Rio de Janeiro pelo IAPI, alguns dos empreendimentos paulistanos são mencionados pela historiografia e abordados com maior profundidade que os demais. Conforme aponta Botas (2011) estes conjuntos pertencem a uma primeira fase de trabalho da Divisão de Engenharia do Instituto dos Industriários, em que a preocupação em produzir novos tipos de habitação se fazia presente de maneira mais efetiva, coadunando-se com o projeto estadonovista de nação de modo a gerar projetos grandiosos e representativos da proposta de desenvolvimento nacional, contando inclusive com profissionais renomados para a realização de tais complexos, tais como Eduardo Kneese de Mello, Carlos Frederico Ferreira, Paulo Antunes Ribeiro e Atílio Corrêa Lima.

São característicos deste momento o Conjunto Residencial da Várzea do Carmo (IAP, 1938-42), implantado muito próximo do centro de São Paulo, margeado pelo perímetro de irradiação

delimitado por Ulhôa Cintra e apropriado por Prestes Maia, e de grande importância como projeto inovador, tanto pela proposta arquitetônico-urbanística, quanto pelo tratamento socioeconômico dado ao conjunto, com ampliada previsão de equipamentos comunitários diversos; o Conjunto Residencial da Mooca (IAPÍ, 1946-49), que ressaltamos tanto pela sua localização neste bairro cujo processo de urbanização esteve totalmente ligado às indústrias, à ferrovia e demais bairros operários, como Brás e Ipiranga, quanto pelo tipo de edifício multifamiliar utilizado, parcialmente elevado sobre pilotis; o Conjunto Residencial Vila Guimar (IAPÍ, 1942-53), onde duas diferentes tipologias, casas unifamiliares e edifícios em lâminas multifamiliares, foram utilizadas em uma gleba de grandes proporções, localizada próximo ao centro do município de Santo André num período de forte expansão periférica da Grande São Paulo; e o Conjunto Residencial Japurá (1942), conjunto do tipo “unidade de habitação” em que podem ser observados diversos aspectos prescritos por Le Corbusier, tais como o uso dos pilotis, janelas horizontais e terraço jardim, antes mesmo que este pudesse aplicá-los na *Unité d’Habitation* de Marseille.

Alguns destes conjuntos, conforme a metodologia adotada, se tornaram referências para esta pesquisa, oferecendo a possibilidade de uma melhor compreensão quanto à relevância dos empreendimentos no quadro urbanístico e social paulistano, bem como da importância do papel dos profissionais envolvidos nestes projetos e em outros semelhantes da época, que se tornaram, nas palavras de Bruna (1998) e Bonduki (1998; 2011) os “primeiros arquitetos modernos” e “pioneiros na habitação social” no Brasil.

II.2.1. Casos de Referência

II.2.1.1. Conjunto Residencial Várzea do Carmo

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários - IAPI; Autoria: Atílio Corrêa Lima e equipe;

Ano: 1938-42

Figura 48: Perspectiva de maquete virtual do conjunto. Fonte: BONDUKI, Nabil G. Ciclo de Debates sobre Habitação Social no Brasil – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, EESC-USP, maio/2009.

A região onde se insere o conjunto, a Várzea do rio Tamanduateí, foi alvo constante de atuações governamentais (FERRARI & NEGRELOS, 2011) no sentido de garantir boas condições sanitárias e ampliar a utilização do vale, constantemente inundado nas épocas de cheias. As obras abrangeram desde trabalhos de drenagem, construção de pontes e retificação do rio, até a construção do Parque Dom Pedro II, do Mercado Municipal e do Palácio das Indústrias e, devido a estes equipamentos e à proximidade com a área central, a região se encontrava à época em processo de valorização imobiliária. (Figuras 49 e 50)

Figura 49: Localização do conjunto em relação à área central. Fonte: Revista Municipal de Engenharia, n.6, vol. IX, Nov./1942: p. 03.

Figura 50: Terreno antes da implantação. Fonte: Revista Municipal de Engenharia, n.6, vol. IX, Nov./1942: p. 03.

Ao IAPI pertencia uma grande gleba nesta região junto ao Tamanduateí que, todavia, ainda era constantemente assolada pela ocorrência de alagamentos. Tendo realizado trabalhos anteriores no campo do urbanismo e da habitação operária, Attilio Corrêa Lima foi escolhido para coordenar o projeto de um conjunto habitacional para os industriários neste local, sendo contratado pela Divisão de Engenharia do Instituto.

Embora a área de implantação do conjunto fosse bastante próxima de bairros populares como Cambuci, Brás e Mooca, de caráter industrial, o arquiteto concluiu que “a localização da residência estritamente operária não era aconselhável em face da valorização [...]” (CONJUNTO RESIDENCIAL..., 1942:04). A solução encontrada por Corrêa Lima e sua equipe foi dar ao lugar um caráter de uso misto, propondo ao mesmo tempo habitação, comércio e serviços. Vale ressaltar que se previa ainda a compra de áreas contíguas à gleba do IAPI ocupadas por casas e uma fábrica de tecidos, o que implicou na previsão de duas fases de projeto, a segunda sendo implantada após a aquisição dos terrenos.

Ao final das duas fases de implantação o conjunto abrange uma área de 185 mil metros quadrados, com um total de 4.028 unidades de habitação, equipamentos comunitários, salas comerciais e serviços diversos. Ao mesmo tempo em que abrigava o operariado, garantindo grande adensamento populacional baseado na racionalidade das construções e no baixo custo do projeto, o conjunto se propunha a ser um polo atrativo, um subcentro urbano, cuja utilização pela população em geral permitisse um bom retorno financeiro ao Instituto. (Figura 51)

Figura 51: Planta do conjunto completo após as duas fases de implantação. Fonte: Revista Municipal de Engenharia, n.6, vol. IX, Nov./1942, p. 07.

Segundo Corrêa Lima (1943:02) o caráter popular das residências seria conseguido através da “economia em todos os pontos não essenciais ao dimensionamento das unidades, ao conforto e a higiene da habitação para que o custo da construção não se tornasse incompatível com os salários de seus futuros moradores”. Houve também a preocupação em atender à diversidade de famílias que viessem a morar no conjunto, sendo projetados ao todo onze tipos de unidades habitacionais, que variavam de um a quatro dormitórios e com metragens entre 32 e 96 metros quadrados.

Os edifícios habitacionais resultaram bastante racionalizados, sendo dois os tipos principais, ambos laminares. O primeiro tipo foi previsto com quatro pavimentos, sendo repetido 43 vezes,

enquanto o segundo tipo teria doze pavimentos sobre pilotis e seria repetido 16 vezes, alguns dos prédios abrigando lojas no térreo. Conforme Bonduki (2011, vol.02:42) este edifício apresentou uma solução até então inédita nos projetos de habitação popular no Brasil, propondo uma densidade elevada (1.250 habitantes por hectare), “com alto aproveitamento do solo e baixa taxa de ocupação (dezoito por cento)”. Havendo a necessidade de elevadores, foi indicada uma parada a cada três pavimentos de modo a reduzir o custo de implantação do equipamento.

Ambos os tipos de lâminas apresentavam aberturas nas duas faces longitudinais e foram implantados paralelamente e com ritmo constante sob a orientação no sentido Norte-Sul. Os edifícios mais baixos foram dispostos nas extremidades das quadras, mais próximos das vias de tráfego, mas recuados do alinhamento das calçadas. As lâminas mais altas, por sua vez, seriam implantadas no centro das quadras a cada dois blocos de quatro pavimentos e, por serem edificadas sobre pilotis, possibilitariam a continuidade do espaço livre, permeado por passeios de pedestres.

O conjunto, pelo desenho diferenciado das quadras, apresentava-se em realidade como um grande parque segregado do traçado circundante em que todo o espaço entre os diversos edifícios, ampliado pela liberação do solo pelos pilotis, seria arborizado e utilizado para práticas de recreação e lazer (Figura 52). Associados aos espaços livres, também foram previstos inúmeros equipamentos coletivos de apoio aos edifícios residenciais, tais como escola, creche, clube e cinema. Segundo Bruna (1983:124) o C.R. Várzea do Carmo

ilustrava a orientação que o IAPI procurou imprimir a seus conjuntos habitacionais, ou seja, a busca de uma rica infraestrutura que, servindo aos conjuntos, lhes permitisse alguma auto-suficiência e garantisse sua integridade no que diz respeito à correta apropriação por seus ocupantes.

Além dos equipamentos comunitários também outros serviços foram incluídos, baseados na ideia de configuração de um núcleo de atividades, devendo ser utilizados não apenas pelos moradores, mas por toda população, havendo uma estação rodoviária, um hotel, restaurantes, posto de gasolina e dois edifícios comerciais, um com escritórios e consultórios e um com residências de padrão e aluguel mais altos (BONDUKI, 2011). Todos os equipamentos e serviços comunitários seriam construídos nas franjas da área de implantação, incorporando-se ao mesmo tempo ao plano geral do conjunto e ao seu entorno.

Figura 52: Croquis dos espaços livres do conjunto. Fonte: Revista Municipal de Engenharia, n.6, vol. IX, Nov./1942: p. 05.

Do projeto original, entretanto, pouco foi implantado, resumindo-se à construção de 552 unidades distribuídas em 22 das lâminas de quatro pavimentos (BONDUKI, 2011), hoje ainda sem muitas alterações, a despeito do mal estado de conservação. Afora isso se compreende apenas o desenho das quadras, já em parte também alterado pela abertura de novo arruamento. Mesmo a implantação dos edifícios foi totalmente descaracterizada pelas grades que evidenciam condomínios individualizados, enquanto os espaços livres entre eles foram apropriados pelos moradores como estacionamentos. (Figuras 53, 54 e 55)

Figura 53: Comparação entre o projeto original e a implantação efetiva do conjunto. Fonte: Original na Revista Municipal de Engenharia, n.6, vol. IX, Nov./1942: p. 7 e desenho da autora, com interferência no original.

Figura 54: Perspectiva do conjunto a partir do viaduto sobre a Avenida do Estado. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Abr. 2011.

Figura 55: Edifícios do C.R. Várzea do Carmo. Fonte: Fotos de Camila Ferrari. Jun. 2010.

A área original do conjunto, à parte dos edifícios construídos, encontra-se atualmente ocupada por uma creche, quadras de esporte, um ambulatório municipal, uma igreja pentecostal, galpões industriais e casas particulares, além de um edifício da Previdência Social que ocupa boa parte do terreno. Após a implantação (parcial) do conjunto do IAPI a região sofreu ainda algumas remodelações urbanísticas, como o tamponamento do rio Tamanduateí para a ampliação do leito da Avenida do Estado e a construção de contenções para as enchentes.

Atualmente a região se insere em perímetros de operações urbanas, apesar da exclusão do setor projetado por Corrêa Lima do limite demarcado para a Operação Urbana Centro. As operações urbanas mais recentes, articuladas ao Plano Diretor Estratégico de 2002, incluem a Várzea do Carmo no perímetro da Operação Urbana Mooca - Vila Carioca, com estratégia vinculada à regulação estatal e investimento privado (FERRARI & NEGRELOS, 2011).

II.2.1.2. Conjunto Residencial da Mooca

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários – IAPI; Autoria: Paulo Antunes Ribeiro;

Ano: 1946-49

Figura 56: Vista do C.R. da Mooca logo após sua construção. Fonte: BONDUKI, Nabil. *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p. 47.

O terreno destinado à implantação do conjunto residencial dos Industriários na Mooca se inseria em uma região de pronunciada concentração fabril, na área a Leste do rio Tamanduateí, predominantemente ocupada por bairros operários. A gleba pertencia originalmente ao IAPETC, mas foi comprada pelo IAPI, que executou, além do conjunto, também as obras de urbanização como abertura e pavimentação de vias, abastecimento de água e energia elétrica, rede de esgotos e águas pluviais (BRUNA, 1983).

O arquiteto responsável por este projeto, Paulo Antunes Ribeiro, então presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), era formado na ENBA e se aliava, segundo Bonduki (2011), à “escola carioca”, o que se refletiu principalmente no desenho dos edifícios deste conjunto.

Foram previstas 576 unidades habitacionais e alguns equipamentos coletivos. Dada a inserção em um bairro consolidado pelo uso industrial e moradias populares isoladas em lotes, a gleba do conjunto, antes um grande espaço vazio, se manteve segregada do entorno pelo traçado diferenciado, “que elimina o tradicional parcelamento do solo e cria um grande espaço público [...]” (BONDUKI, 2011, vol.02:46). (Figura 57)

Figura 57: Planta original do C.R. da Mooca. Fonte: BONDUKI, Nabil. *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p. 47.

Os edifícios deste conjunto foram projetados com formato laminar de um único tipo, com variação do desenho apenas no comprimento, conforme a extensão da quadra, e na altura, com quatro ou cinco pavimentos, totalizando 17 lâminas. O desenho dos edifícios é peculiar a este conjunto, com a utilização de pilotis em uma única face e liberação do solo, portanto, de apenas parte do pavimento térreo, enquanto o restante é construído. Essa solução criou um espaço semelhante a uma galeria que, guardadas as devidas proporções, remete aos edifícios da Avenida Presidente Vargas no Rio de Janeiro, protegendo o acesso às unidades do térreo e às escadas, e configurando uma área de convívio aos moradores. (Figura 58)

Figura 58: Liberação parcial do pavimento térreo com pilotis nos edifícios do C.R. da Mooca. Fonte: Fotos de Camila Ferrari. Jun. 2010.

Todos os edifícios foram implantados no mesmo sentido, praticamente paralelos, com as faces com aberturas voltadas para Nordeste e Sudoeste (BRUNA, 1983). Os prédios de quatro pavimentos foram localizados nas extremidades da gleba, enquanto o centro foi ocupado pelas lâminas de cinco pavimentos (Figura 59). Nestes edifícios centrais foram previstos apartamentos do tipo duplex no último pavimento, uma inovação no projeto de habitações populares. Além deste há mais quatro tipos de unidades habitacionais, resultando em apartamentos com áreas entre 34 e 108 metros quadrados, com variações de um a quatro dormitórios.

Figura 59: Maquete de implantação do conjunto em capa de periódico do IAPI. Fonte: <<http://vereadorjuscelinogadelha.blogspot.com/2011/04/iapi-e-um-parque-para-mooca.html>> Acesso em 22 nov. 2011.

Assim como no C. R. Várzea do Carmo, as lâminas se inseriam em um plano livre e arborizado sem distinção de lotes, que com apenas duas vias de circulação de veículos, adquiria característica de parque e integrava os blocos. Como complemento aos edifícios residenciais foram previstos equipamentos de uso comunitário, sendo um mercado, um posto de assistência médica, um clube, uma área de esportes e um *playground*. (Figuras 60 e 61)

Figura 60: Elevação e croqui do posto médico e do ginásio, e elevações dos edifícios do clube e do mercado. Fonte: Bonduki, 2011, *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p.47.

Figura 61: Parque e *playground*. Fonte: <http://r1.iad23t01.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/40744178.jpg?redirect_counter=2&st=ts&ir=1> Acesso em: 22 nov. 2011.

Deste conjunto foram construídas todas as 17 lâminas e as 576 unidades de apartamentos, enquanto os equipamentos comunitários permaneceram todos no papel, exceto pelo *playground*. O traçado de ruas e quadras permanece, mas as áreas livres tiveram seu caráter alterado pelas grades que cercam cada edifício, onde os moradores improvisaram suas garagens (Figura 62). Também o espaço do *playground* foi cercado e sua utilização é permitida somente aos moradores do conjunto, superando a intenção inicial do autor de integração com a comunidade circundante.

Figura 62: Uma das duas vias que cortam o conjunto. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Jun. 2010.

A região onde foi implantado o C.R. da Mooca passa atualmente por intenso processo de valorização imobiliária decorrente da implantação em terrenos contíguos, antigamente ocupados por indústrias, de empreendimentos do tipo “condomínio clube”, que compreendem residenciais de alto padrão. O processo sofrido pelos terrenos próximos ao conjunto, de substituição de usos industriais por condomínios de apartamentos de luxo não é exclusivo do bairro. Aqui devemos considerar, como em Negrelos (2005), o processo de reestruturação produtiva que vem ocorrendo há pelo menos duas

décadas em função do que se pode considerar uma desconcentração industrial para várias regiões do estado de São Paulo e do país. Zonas centrais da cidade de São Paulo foram bastante afetadas pela saída das indústrias ou mesmo seu fechamento em função de novos processos tecnológicos ou demanda da sociedade. Consequentemente, por serem bairros centrais, ou no centro expandido da cidade, antigos “bairros operários” tais como Mooca, Tatuapé, Belenzinho e Ipiranga passaram, assim, a ser considerados como local privilegiado para o uso residencial, em função da densidade de infraestrutura instalada e proximidade com equipamentos e serviços diversos.

II.2.1.3. Conjunto Residencial Vila Guiomar

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários – IAPI; Autoria: Carlos Frederico Ferreira;

Ano: 1942-53

Figura 63: Vista Parcial do Conjunto Residencial Vila Guiomar (IAPI), 1940. Fonte: PESSOLATO, Cintia. Conjunto IAPI Vila Guiomar - Santo André-SP: Projeto e História. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, 2007, p.126.

O projeto de um grande conjunto de habitações na cidade de Santo André surgiu da preocupação em atender os muitos trabalhadores das indústrias implantadas desde o final do século XIX na região hoje conhecida como ABC Paulista, totalmente vinculadas ao rio Tamanduateí e à ferrovia. Santo André já se apresentava, na década de 1940, como importante área industrial no entorno da cidade de São Paulo, abrigando grande população operária.

A área onde seria construído o conjunto possuía relevo acidentado e considerável altitude, sendo à época considerada como apropriada à implantação de uma estância climática pelo seu clima aprazível e existência de água mineral. Havia então no local um loteamento de chácaras, sendo a

gleba comprada pelo IAPI já com um arruamento de desenho sinuoso que acompanhava o perfil do sítio.

O arquiteto Carlos Frederico Ferreira, diretor da divisão de Engenharia do IAPI, já vinha participando do projeto e execução do Conjunto Residencial do Realengo no Rio de Janeiro, pelo qual também era responsável, e utilizaria no Conjunto Residencial Vila Guiomar algumas das soluções acertadas naquele conjunto (BOTAS, 2011). Pessolato (2007) afirma que, devido às inovações tecnológicas e conceituais propostas, foi grande a rejeição por parte dos futuros moradores no início das obras.

O projeto previu 3.000 unidades habitacionais, das quais, no entanto, foram construídas apenas 1.411, sendo 978 apartamentos distribuídos em dois diferentes tipos de edifícios e 433 unidades unifamiliares, isoladas ou geminadas (BONDUKI, 2011). Foram projetados também alguns equipamentos e amplos espaços verdes, marcados por ruas de serviço para pedestres e vias de tráfego sinuosas que conformaram quadras irregulares, maiores onde se acomodam os edifícios, e menores e parceladas nos setores ocupados por unidades unifamiliares. (Figura 64)

Figura 64: Implantação do conjunto. Fonte: BONDUKI, Nabil. *Origens da Habitação Social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. São Paulo: Est. Liberdade/FAPESP, 1998, p.190.

As casas foram em sua maioria implantadas na parte central do terreno, com a fachada voltada para as vias de tráfego e os fundos voltados para uma ampla área verde comum no interior das quadras, remetendo aos projetos de bairros-jardins. As casas isoladas figuram majoritariamente na porção oeste da área central, enquanto o tipo geminado ocupou todo o restante do centro e ainda as margens de uma das principais avenidas que margeiam o conjunto.

As casas isoladas são maiores, com 68m² e três quartos, possuem varanda congregada ao corpo da construção, o que, associado ao telhado de uma água, confere um aspecto de volume

unitário, mais purista. O tipo geminado, com 57m² e dois quartos, também conta com varanda, aqui proeminente, além de cobertura em telhado de duas águas, apresentando, portanto, um aspecto mais tradicional. (Figura 65)

Figura 65: Casas geminadas. Fonte: BONDUKI, Nabil. *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p.29.

Figura 66: Blocos do primeiro tipo implantado. Fachada com ruas elevadas. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Jul. 2012.

Os edifícios multifamiliares assumiram também dois tipos, ambos em formato laminar sobre pilotis. O tipo construído primeiro tem quatro pavimentos interligados por uma única caixa de escadas localizada numa das extremidades do edifício. A ligação entre as unidades de moradia em cada andar é feita através de ruas elevadas que se projetam sob a forma de volumes longilíneos em uma das fachadas; esta solução, por exemplo, foi anteriormente adotada no Realengo. Os 26 edifícios deste tipo têm unidades com 42m² com dois quartos e ocupam duas quadras na porção Nordeste da área, alinhados paralelamente com orientação Nordeste – Sudoeste. (Figura 66)

O segundo tipo implantado possui também quatro pavimentos, neste caso, devido ao maior comprimento dos prédios, interligados por três ou quatro caixas de escadas localizadas em uma das fachadas, destacando-se do volume do edifício e atendendo a dois apartamentos por andar. Este tipo possui estrutura independente e recuada da fachada, com amplas esquadrias e cobogós nas lavanderias coletivas previstas no pavimento térreo. Ao todo são 36 edifícios deste tipo, com apartamentos de 62m² e três quartos, implantados majoritariamente na porção Oeste da gleba, com orientação variando entre Nordeste - Sudoeste e Noroeste – Sudeste. (Figura 67)

Figura 67: Blocos do segundo tipo implantado. Fachada livre com esquadrias em parte modificadas pelos proprietários e fachada com caixas de escadas. O pavimento térreo, antes liberado pelos pilotis, foi fechado e transformado em garagens. Fonte: Fotos de Camila Ferrari. Jul. 2012.

Frederico Ferreira incorporou as vias pré-existentes ao desenho do conjunto mantendo a proposta de acomodação às condições do sítio. O traçado diferenciado das ruas associado à extensão de áreas verdes mantidas para este conjunto conferiram-lhe o aspecto de um gigantesco parque público em meio ao qual se inserem as casas e os edifícios habitacionais, com inúmeros espaços livres destinados à prática de esportes e outras atividades de recreação, estendidos ainda pela permeabilidade garantida pelos pilotis. Como apoio ao C. R. Vila Guiomar foram previstos uma igreja e dois equipamentos apenas, uma escola e um ginásio, estes também projetados por Frederico Ferreira. (Figuras 68, 69 e 70)

Figura 68: Grandes proporções de espaços livres e edifícios ainda com pilotis. Fonte: PESSOLATO, Cintia. *Conjunto IAPI Vila Guiomar - Santo André - SP: Projeto e História*. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, 2007, p.117.

Figura 69: Quadras de esportes nos espaços livres. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Jul. 2012.

Figura 70: Escola e ginásio. Fonte: BOTAS, Nilce A. *Entre o progresso técnico e a ordem política: arquitetura e urbanismo na ação habitacional do IAPI*. Tese de doutoramento. São Paulo:FAU-USP, 2011, p.175.

A implantação do conjunto parou após uma primeira etapa e as demais unidades previstas nunca foram construídas. Ainda assim suas proporções são enormes, tanto pelo número de unidades, 1.411 como já mencionamos, quanto pelo espaço arborizado que percorre toda a gleba. O traçado do conjunto foi executado integralmente e se mantém, mas sua percepção como um todo urbanístico foi bastante prejudicada. Com a transferência de propriedade das residências do IAPI para os inquilinos após 1964, as unidades unifamiliares tornaram-se passíveis de livre alteração e/ou demolição; também na totalidade dos edifícios multifamiliares o pavimento térreo antes liberado pelos pilotis foi fechado para abrigar automóveis, sendo mantido parcialmente em alguns blocos. Os espaços verdes foram conservados em quantidade próxima ao original, apenas com abertura de algumas vias locais junto às edificações.

O Vila Guiomar está muito próximo do Centro Cívico de Santo André e da região em que foi implantado, a partir de 1998, o projeto conhecido como “Eixo Tamanduatehy”, uma complexa operação urbana, cujo objetivo era a requalificação urbana de uma grande área ao longo do rio Tamanduateí na região central da cidade, que então passava por processos de egressão de indústrias com abandono de antigos galpões e armazéns, associados a problemas econômicos e sociais. O projeto previa a atuação do governo local, comunidade e iniciativa privada, e contou com quatro grandes escritórios de arquitetura na elaboração dos novos espaços públicos (SOMEKH&CAMPOS, 2005; NEGRELOS, 2005).

II.2.2. “Primeiros arquitetos modernos” – Os “pioneiros na habitação social”

Cabe ressaltar aqui, numa tentativa de melhor compreender a participação de profissionais ligados ao Movimento Moderno no âmbito da provisão habitacional estadonovista, a atuação de arquitetos⁴⁸ como Attilio Corrêa Lima, Carlos Frederico Ferreira e Eduardo Kneese de Mello, que manifestaram, através de textos e de seu próprio trabalho, dentro e fora dos IAP, suas posições perante a função social da arquitetura e a moradia popular, associadas à arquitetura e ao urbanismo modernos. Affonso Eduardo Reidy, não atuante no âmbito dos IAP, mas na Fundação da Casa Popular e no Departamento de Habitação Popular do Distrito Federal, é igualmente importante no tocante à compreensão do papel da técnica, ou dos profissionais, junto ao Estado Novo e seu projeto de valorização do cidadão-trabalhador brasileiro e Desenvolvimento Nacional.

Affonso Reidy

Affonso Reidy nunca produziu conjuntos habitacionais para os IAP, tendo trabalhado, porém, junto à FCP e ao DHP do Distrito Federal. Conforme Bonduki (2000:11) “o que destacou Reidy nesta geração de pioneiros foi ter melhor trabalhado com a enquadração [*sic*] urbanística da arquitetura e com a feição social da arquitetura e urbanismo.” Sua formação foi vinculada ao estilo *Beaux-Arts* ensinado na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro (ENBA), muito embora já naquele momento entendesse que novos preceitos circulassem fora do mundo acadêmico e procurasse se atualizar quanto ao ideário funcionalista/moderno através de livros e periódicos. Já como profissional recém-formado, em 1930 trabalharia com Alfred Agache no Plano Urbanístico do Rio de Janeiro e, posteriormente, como arquiteto da Prefeitura encarregado pelo projeto de edifícios públicos, depois de planos urbanísticos e conjuntos residenciais, apresentando já em seus primeiros projetos uma intenção funcionalista, sem o uso de ornamentação.

Em um texto intitulado “Aspecto plástico – Estilo”, Reidy sai em defesa da arquitetura moderna, ressaltando seu aspecto plástico simples, baseado na verdade dos materiais e das formas, impreterivelmente relacionadas à função do edifício:

Ainda hoje existe certa animosidade e prevenção contra todas as expressões arquitetônicas não vazadas nos cânones clássicos de proporções e formas. [...]

⁴⁸ Paulo Antunes Ribeiro é pouco mencionado pela historiografia, sendo lembrado por autores como Henrique Mindlin e Yves Bruand principalmente por sua obra arquitetônica, sendo também um dos pioneiros do Movimento Moderno no Brasil. O projeto moderno do edifício-sede do IPASE (Instituto de Pensão e Aposentadoria dos Servidores do Estado) no Rio de Janeiro é de sua autoria e se antecipa aos edifícios da ABI e do MESP; são de sua autoria também inúmeros outros projetos de prédios comerciais e residências, muitos deles localizados no Rio de Janeiro.

Entretanto, a racionalidade dos princípios que regem esta arquitetura, a forma pela qual ela atende às condições de conforto e da economia, faz com que pouco a pouco, dia-a-dia, a arquitetura funcional ganhe terreno na aceitação por parte do público. O objetivo da arquitetura moderna é a solução racional dos princípios que lhe são impostos. [...] Quanto à parte plástica, sob o ponto de vista da estética, não deixa ela também de preocupar. A unidade do conjunto e a exata concepção de equilíbrio são requisitos de que não abre mão a arquitetura de hoje. Rompe, porém com o falso, o ‘pastiche’, acaba com o enfeite, a preocupação de ostentação, os esguichos de estilos passados, substituindo-os pela pureza de sua simplicidade e sinceridade de suas formas. O ponto de vista utilitário, forçosamente terá que predominar em qualquer edificação. Um edifício é construído para um determinado fim. (REIDY, 1934 apud BONDUKI, 2000:14)⁴⁹.

Até fazer parte da equipe responsável pelo projeto do MESP em 1936, Reidy limitaria seus projetos ao caráter estritamente funcional, sem muita relevância ao aspecto plástico. A partir desse momento, porém, acredita na harmonia entre as razões funcionais e estéticas e utiliza-se largamente das potencialidades plásticas do concreto armado, defendendo a apropriação dos recursos construtivos proporcionados pela técnica moderna.

Uma das maiores conquistas da técnica construtiva moderna é a estrutura livre, isto é, independente das paredes do edifício. A estrutura livre permite a standartização [sic] dos elementos estruturais e flexibilidade quanto à utilização dos espaços, de forma a que em qualquer época possam ser modificadas as divisões internas do edifício sem prejuízo para as boas condições de estabilidade e aspecto da edificação. (REIDY, 1935 apud CONDURU, 2005:25)⁵⁰.

Afora o rigor construtivo e a preocupação com os detalhes, a “maneira reidyana de trabalhar” era marcada, segundo Bonduki (2000), pelo estudo acurado das condições do sítio, do meio urbano e da paisagem em que seria implantado o projeto.

Uma grande oportunidade de projeção não apenas da carreira de Reidy, como da arquitetura moderna brasileira, aqui representada pela “escola carioca”, viria com o DHP e o projeto para o conjunto habitacional de Pedregulho em 1946-47, no qual se vislumbra a utilização dos princípios moderno de forma apurada, conseguindo o autor “associar riqueza plástica com enquadramento urbanístico e relevância social” (BONDUKI, 2000:18). Segundo Carmem Portinho, companheira de trabalho de Reidy no DHP (depoimento de 1986 em BONDUKI, 2000), o conjunto, meticulosamente desenhado e acompanhado pelo arquiteto, era um projeto para ser visto pelo mundo, para lançar internacionalmente a arquitetura moderna brasileira, o que de fato ocorreu, sendo o Conjunto de Pedregulho presença constante na historiografia consolidada sobre a arquitetura moderna brasileira.

O trabalho de Reidy na área de habitação é conhecido majoritariamente pelos conjuntos residenciais de Pedregulho e Gávea; contudo, analisando atas do Conselho Central da FCP do qual era membro, é possível identificar, afirma Bonduki (2000), que sua visão sobre o problema da

⁴⁹ REIDY, Affonso E. *Aspecto Plástico – Estilo*. Rio de Janeiro [?], 1934.

⁵⁰ REIDY, Affonso E. “Ministério de Educação e Saúde Pública” In *Revista da Directoria de Engenharia*, Rio de Janeiro: Prefeitura do Distrito Federal, ano IV, n.18, set. 1935.

moradia e o enfrentamento desta questão social ia além da produção de grandes e modernos conjuntos tão representativos quanto estes dois.

Das atas do ano de 1953 constam discussões e seus apontamentos quanto à indicação da tipologia habitacional mais apropriada para as classes menos favorecidas, a individual ou o edifício coletivo de apartamentos. A favor da habitação individual apresenta a “maior tranquilidade e isolamento, amplitude de movimentação ao jardim e facilidade de vigiar as crianças” (REIDY, 1953 apud BONDUKI, 2000:19)⁵¹. No entanto, pelo lado negativo, a conservação da moradia isolada é cara e trabalhosa e sua construção absorve grande proporção dos terrenos, obrigando ainda o morador a percorrer grandes distâncias para utilizar-se dos serviços externos. Em resumo, a construção da casa em si pode ser mais barata que a do edifício de apartamentos, mas há um custo maior para a implantação de serviços de infraestrutura como água, luz, esgotos, pavimentações, além do valor do terreno, que tornam a casa isolada mais cara que o apartamento. No discurso a favor da habitação coletiva, Reidy afirma que embora o custo dos apartamentos seja aumentado pelo valor das áreas comuns, a construção dos edifícios multifamiliares

permite uma redução na cota do terreno, admite uma maior densidade demográfica, em condições satisfatórias, proporciona maiores áreas livres para recreação, melhores condições de arejamento, economia nas despesas de urbanização e encurtamento das distâncias, facilitando a utilização dos serviços comuns externos. (REIDY, 1953 apud BONDUKI, 2000:19)⁵².

Sua conclusão prevê que para cada caso uma ou outra tipologia seja mais apropriada em função das condições locais, admitindo que, mais relevante que a tipologia utilizada, é o preceito de que a habitação, individual ou coletiva, deve ser tomada sempre como elemento fundamental e original da cidade, relacionando-se com os demais elementos que constituem a estrutura urbana e que complementam a função da moradia.

A função habitar não se resume na vida de dentro de casa. Ela se estende também às atividades externas, compreendendo serviços e instalações complementares que proporcionam ao habitante as facilidades necessárias à vida de todo o dia. [...] O abastecimento de gêneros, os estabelecimentos de ensino, a assistência médica, as áreas para a recreação e a prática dos esportes; enfim, todas as instalações, locais e edifícios cuja frequência é imposta pelas necessidades da vida cotidiana. (REIDY, 1953 apud BONDUKI, 2000:20)⁵³.

Em outro de seus textos, de 1955, se percebe a identificação do homem como “módulo a que se relacionam todas as medidas” em clara ligação com as proposições corbusianas que incluem o “*Modulor*”. Reidy destaca, porém, que o homem é um ser sociável, que não vive isoladamente, mas em comunidade, e que cabe ao arquiteto cuidar para que atividades de sociabilização sejam possibilitadas pelo projeto urbanístico-arquitetônico.

⁵¹ Não constam do texto de Bonduki (2000) informações mais precisas quanto a esta citação.

⁵² Idem.

⁵³ Ibid.

Reorganizando a vida da comunidade, criando ambientes físicos favoráveis ao exercício das atividades cotidianas, procurando simplificar o trabalho, evitando o desperdício de tempo e energia, prevendo locais e instalações adequadas à recuperação física e ao aperfeiçoamento espiritual, estará o arquiteto cumprindo com a mais importante tarefa que lhe deve caber em nossos dias, [...] o pleno desenvolvimento de uma vida sadia coletiva. (REIDY, 1955 apud BONDUKI, 2000:25)⁵⁴.

As preocupações de Reidy, como se vê, coadunavam-se com os preceitos da arquitetura e do urbanismo modernos, tomando a habitação como ponto a partir do qual a cidade moderna se desenvolve, de modo a garantir não apenas o alojamento, mas as demais atividades necessárias à vida cotidiana particular e coletiva.

Attilio Corrêa Lima

Entre os arquitetos de sua geração Attilio Corrêa Lima se destaca por seu trabalho como urbanista, mais pronunciado que sua atuação no campo arquitetônico e já enfatizado neste trabalho quando tratamos dos projetos de Goiânia e da Cidade dos Motores. Sua formação *Beaux-Arts* como a de Reidy, na Escola de Belas Artes em 1925, foi acrescida de um curso de pós-graduação em Urbanismo no *Institut d'Urbanisme de L'Université de Paris*, prêmio da ENBA conferido regularmente aos alunos com bom desempenho acadêmico.

Corrêa Lima volta ao Brasil em 1930, momento em que Lucio Costa promovia uma reforma no ensino de arquitetura da ENBA, sendo convidado a lecionar a recém-criada disciplina de Urbanismo, ocupando sua cadeira de 1931 a 1937, quando perde um concurso realizado para efetivação do cargo, supostamente por razões políticas. É relevante o fato de que no Brasil o urbanismo ainda fosse associado aos preceitos de higienismo e sanitarismo e vinculado aos cursos de Engenharia, enquanto no Curso de Urbanismo da Universidade de Paris estas frentes já cedessem espaço importante à composição urbanística, matéria de grande expressividade, notada no enfoque ao desenho urbano no curso de Corrêa Lima na ENBA (ACKEL, 2007).

Na década de 1930 Corrêa Lima realiza o plano urbanístico para Goiânia⁵⁵, após o que projeta também o plano de extensão e embelezamento do Recife, ambos com traçados cujas referências remontam ainda em parte à composição *Beaux-Arts*, com destaque para a composição de perspectivas, mas que tem por princípios temas absolutamente modernos como a circulação, o zoneamento das diversas atividades, a atenção à habitação.

Com escritório estabelecido no Rio de Janeiro desde 1937, o arquiteto consegue neste mesmo ano o primeiro lugar no concurso realizado para a construção da Estação de Hidroaviões do

⁵⁴ Não há referências precisas sobre esta citação em Bonduki (2000).

⁵⁵ O Plano de Goiânia foi apresentado no Capítulo I.

Aeroporto Santos Dumont com um projeto que o faria conhecido no campo arquitetônico, uma vez que já fosse reconhecido como urbanista, e que o associaria definitivamente ao movimento moderno, sendo capa do *Brazil Builds*, livro escrito por Philip Goodwin, que divulgaria internacionalmente obras vinculadas à arquitetura moderna no Brasil (MARTINS, 1987).

Em 1940 Corrêa Lima seria convidado a elaborar o Plano Urbanístico de Volta Redonda, cidade ligada à implantação da Companhia Siderúrgica Nacional, cujo projeto refletiria sua orientação ao movimento moderno, com a aplicação dos princípios contidos na *Cité Industrielle* de Tony Garnier⁵⁶. Nessa oportunidade o arquiteto pôde ainda realizar o Plano Regional para o município de Barra Mansa, onde Volta Redonda estava inserida.

É a partir do plano de Barra Mansa e do projeto de um conjunto de residências para os operários da CSN em Volta Redonda a ser construído pelo IAPI, que Corrêa Lima toma contato com o presidente do Instituto, Plínio Castanhede, e é convidado a elaborar em 1942 aquele que seria – se implantado em sua totalidade – o maior conjunto habitacional deste Instituto atendendo 22 mil pessoas, o C.R. Várzea do Carmo em São Paulo e, ainda, a Vila Heliópolis, conjunto para 16 mil habitantes sobre o qual não temos informações precisas a não ser por menção do próprio arquiteto no “Parecer para o plano de Cidade Operária da F.N.M.”. Por sua vez, este último de seus trabalhos, junto à Fábrica Nacional de Motores em Xerém (RJ), não chegou a ser concluído devido a seu precoce falecimento em um acidente aéreo em 1943, mas seria também uma de suas obras mais importantes. Segundo Bonduki (1998:142), Atílio Corrêa Lima “foi um dos arquitetos que se destacaram na incorporação do ideário moderno em projetos de habitação social”, esclarecendo no parecer para a Cidade dos Motores, um dos textos mais relevantes de sua produção teórica, as vantagens da moradia coletiva em detrimento da casa isolada de modo a ampliar o atendimento à população e, ainda, criar áreas livres e otimizar a infraestrutura.

Conforme mencionado anteriormente, seus projetos urbanísticos constituem a parte mais conhecida de seu trabalho, sendo pouco conhecidos seus apontamentos em artigos ou entrevistas, que corroboram com os diversos projetos realizados e merecem aqui uma menção. A partir de 1937, Corrêa Lima elabora artigos para a revista “Arquitetura e Urbanismo”, publicação do IAB onde expõe o Plano de Goiânia e, em 1938, passa a escrever também para a revista “Urbanismo e Viação”, publicando seu projeto para a cidade de Recife. Na Revista “Arquitetura e Urbanismo”, em 1939, Corrêa Lima apresenta sua visão pioneira quanto ao planejamento regional, tema que ganharia importância entre os urbanistas brasileiros apenas por volta da década de 1950:

A tendência moderna do Urbanismo é para a organização dos planos regionais e para a organização da vida em sociedade. O simples critério dos melhoramentos locais aplicados isoladamente são ineficazes [sic] se não forem encarados em conjunto com outras aglomerações urbanas que formem uma região

⁵⁶ A *Cité industrielle* foi descrita no Capítulo I.

de interesses comuns ou dependentes. São inócuos os planos feitos para uma cidade se ela vive entre outras cidades decadentes e abandonadas. O plano regional é o coordenador que re-estabelecerá a atividade, permitindo o revigoramento de uma região; o resto é sempre fácil e virá espontaneamente, obedecendo a um plano previamente traçado. (LIMA, 1939 apud Ackel, 2007:204)⁵⁷.

Por ocasião do Primeiro Congresso de Urbanismo realizado em 1941 no Rio de Janeiro, Corrêa Lima, sendo membro do IAB, foi designado a presidir a Seção de História e Divulgação que trataria do estudo da “formação e desenvolvimento das cidades brasileiras, proteção do patrimônio histórico e questões relacionadas à legislação urbanística” (ACKEL, 2007:201) e, em entrevista à imprensa carioca na véspera do evento, diria que

ainda é corrente o conceito de que urbanismo é o *embellezamento* de cidades, é obra *sumptuária* de abertura de avenidas e *bellos* parques. O urbanismo tem raízes muito mais profundas, que penetram em todo o organismo social, nas suas relações entre o homem e a natureza, e entre os homens reciprocamente. (In Ackel, 2007:201).

Attilio Corrêa Lima se coloca como um dos grandes divulgadores do urbanismo moderno não apenas junto ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, mas ante toda a sua geração, que até então associava o planejamento urbanístico predominantemente ao tema do sanitarismo; através dos projetos elaborados pelo arquiteto em sua curta carreira, é apresentada a uma proposta muito maior que levava em conta “todo o organismo social, as relações entre o homem e a natureza, e entre os homens reciprocamente”.

Eduardo Kneese de Mello

Um dos arquitetos que mais se dedicaram à produção de habitação popular em São Paulo foi Eduardo Kneese de Mello, cuja produção se destaca pela utilização constante de elementos do ideário moderno e pelo entendimento, também moderno, de que a habitação não era simplesmente a moradia, mas a associação desta com a cidade e os elementos que complementavam a função do morar com o estudar, o recrear, o trabalhar.

Kneese de Mello inicia sua carreira produzindo principalmente residências particulares nas quais procurava atender ao mercado privado de alta renda. Naquele momento partilhava do princípio da arquitetura como *Beaux-Arts*, que lhe fora ensinado na escola, conforme explica em depoimento a Santos (1985:91):

Eu estudei Arquitetura numa escola acadêmica e, quando saí da escola, formado, fui construtor durante alguns anos. E, pela minha formação escolar, eu não tinha a convicção que tenho hoje, de que ‘a Arquitetura só pode ser boa quando ela é o retrato de seu tempo’. Essa é uma frase do Le Corbusier que eu acho muito importante. Então eu fazia a vontade do freguês. O indivíduo chegava ao meu

⁵⁷ Revista Arquitetura e Urbanismo, ano IV, n.2, 1939, pp. 43.

escritório e eu perguntava: ‘qual é o estilo da sua preferência?’ – aí eu fazia para esse cliente o estilo que ele quisesse, [...].

Em 1940, escreve para a revista Acrópole suas “Impressões do V Congresso Pan-Americano de Arquitetos”, um relato sobre o encontro realizado em Montevideu no mesmo ano, onde, a partir do contato com “colegas que já vinham fazendo Arquitetura Contemporânea”, se convence da necessidade de produzir arquitetura de acordo com a época e as condições em que vivia, aderindo ao movimento moderno e tornando-se um de seus maiores divulgadores entre os profissionais brasileiros. Foi importante também na “conversão” do arquiteto o contato com colegas da “escola carioca” que naquele momento já “estavam trabalhando em conjunto, com uma idéia comum, com uma pregação comum, não mais como livre-atiradores, como era o caso dos pioneiros em São Paulo” (depoimento a Santos, 1985:93), tais como Gregory Warchavchik e Rino Levi, junto de quem trabalhou pela constituição da divisão paulista do IAB, à frente do qual se empenhou na defesa do ideário moderno, que divulgava através de artigos e palestras (REGINO&PERRONE, 2009).

Desde que adere ao projeto moderno, Kneese de Mello se distancia da produção residencial e se aproxima de uma produção para a coletividade, ressaltando a função social da arquitetura: “Hoje estou convencido, absolutamente, que a Arquitetura é profundamente social. [...] Nós temos que esquecer a idéia de fazer grandes palácios e partir para soluções mais simples, mais humanas e sociais. Eu acho que, para o arquiteto moderno, há um desafio muito grande que é a casa popular” (depoimento a Santos, 1985:101). O tema da habitação destinada às populações econômica e socialmente desfavorecidas é constantemente explorado por Kneese de Melo, chegando à confecção de um artigo intitulado “Evolução da Habitação no Brasil”, em que aborda a moradia brasileira ao longo da história e dos ciclos econômicos desde o período colonial. A partir da década de 1940 se dedica ao estudo da moradia coletiva e compreende a relevância da racionalização do projeto e da pré-fabricação para a solução do problema habitacional.

Cabe ao arquiteto brasileiro a responsabilidade de pesquisar novos materiais, novas técnicas, e planejar unidades de habitação completas, que incluam a escola, o hospital, o mercado, etc. e que, além de oferecer conforto e beleza, possam ser construídas rapidamente. [...] Em conclusão, parece-me que se deve procurar reduzir ao mínimo, ou à simples montagem, o trabalho na obra, e aumentar ao máximo a participação da indústria, onde os materiais poderão ser produzidos mais rapidamente, com melhor qualidade e melhor preço. (KNEESE DE MELLO, 1967 apud REGINO&PERRONE, 2009:64)⁵⁸.

Sua proposta de planejamento de “unidades de habitação completas” buscava referência na “Carta de Atenas” e era amplamente divulgada pelo arquiteto como única forma em que a arquitetura se tornaria realmente social e democrática, atendendo a todos os homens e não apenas

⁵⁸ KNEESE DE MELLO, Eduardo. “Setor residencial da Cidade Universitária ‘Armando Salles de Oliveira’” In *ETERNIT do Brasil Cimento Amianto S.A. Eternit na Arquitetura Brasileira Contemporânea Brasileira*. São Paulo: Eternit, 1967, [s.p.].

a alguns privilegiados. A habitação, para atender à sua real função, pressupunha aspectos de cidadania, que extrapolavam a simples moradia.

Eu acho que habitação não é só casa. Habitação é um conjunto e, quando nós fazemos milhares de casas, não estamos resolvendo o problema da habitação. Não adianta nada fazer mil casas num lugar qualquer se esses mil, quinhentos mil, moradores, em média, não estiverem servidos por comércio, por lazer, por escolas, por abastecimento, por trabalho, por cultura; então, este conjunto não é habitação, é um grupo de casas, mas não é habitação.

[...]

O complexo da habitação deixou de ser só a casa. A casa é um dos seus elementos, o elemento central da habitação, mas ela tem que ser servida por escolas de diversos graus, ela tem que ter o 'playground' para a criança pequena, tem que ter assistência médica, assistência social, assistência de todo tipo. Tem o contato com o trabalho, com o divertimento, com a cultura. Então a Arquitetura deixou de ser a casa, passou a ser um complexo. E a Arquitetura de hoje tem que ser feita com essa idéia. (depoimento a Santos, 1985:102,103).

Muitos outros preceitos do ideário moderno podem ser observados nos trabalhos de Eduardo Kneese de Mello, tais como a utilização dos cinco pontos da arquitetura moderna defendidos por Le Corbusier, entre eles destacando-se os pilotis, as esquadrias horizontais e o terraço-jardim; aparecendo com frequência também alguns elementos da "escola carioca", como os elementos vazados, os tijolos de vidro e *brise-soleils*. Além disso, seus projetos revelam a preocupação do arquiteto quanto à insolação das fachadas e ventilação das unidades e, ainda, quanto à proporcionalidade entre a altura dos edifícios e a largura dos espaços livres entre eles.

Kneese de Mello preconizava que os Institutos de Aposentadoria e Pensões, além de prestarem assistência médica e social, conferissem também assistência à habitação, elaborando dois projetos para os Institutos, um para o IAPI, o Conjunto Residencial Japurá (1942) e outro para o IAPC, o Conjunto Residencial Cidade Jardim (1947), nos quais é possível perceber a utilização dos preceitos modernos e a intenção social da arquitetura projetada pelo arquiteto (SANTOS, 1985).

O C.R. Japurá foi construído na Bela Vista, no centro expandido da cidade de São Paulo, numa área antes ocupada por um conjunto de cortiços. O estudo das proporções permitidas entre a largura da rua e a altura do edifício e, ainda, o desnível do terreno com relação à rua levaram à concepção do conjunto com um edifício principal de catorze pavimentos recuado em relação à rua e um edifício de apoio com dois pavimentos no alinhamento da calçada, interligados por duas galerias envidraçadas. Foram projetadas 288 unidades do tipo duplex, o que barateou a construção, uma vez que o elevador parava a cada dois pavimentos, e permitiu maior flexibilidade no projeto das unidades pela recuperação do espaço que se destinaria à circulação geral nos andares sem elevador e pela utilização de pés-direitos diferentes em cada um dos níveis do apartamento. O edifício laminar se eleva sobre pilotis, cuja área liberada, além de servir de garagem aos moradores, recebeu também restaurante popular e cozinha, equipamentos coletivos que se somavam à área de recreação projetada na cobertura do tipo terraço jardim, protegida por uma marquise de desenho orgânico. O

bloco secundário abrigou lojas no térreo, que deveriam atender as necessidades de abastecimento dos moradores, e dormitórios para solteiros no segundo pavimento, concebidos como projetos pioneiros de quitinetes (BONDUKI, 2011). Kneese de Mello aponta que o estudo foi realizado com muita intenção social para a construção de “[...] um prédio que deveria ser muito econômico, para poder ser alugado ou vendido a pessoas de baixa renda, que trabalhassem nas indústrias nas imediações [do centro da cidade] de São Paulo” (depoimento a Santos, 1985:95); no entanto, justamente pela proximidade com a área central, com o passar dos anos foi ocupado por pessoas com maior poder aquisitivo, desvirtuando a aplicação social pretendida pelo arquiteto.

O C.R. Cidade Jardim, cuja implantação era prevista para o bairro de mesmo nome, junto à Marginal Pinheiros, embora não tenha sido construído, é destacado pelo próprio arquiteto como projeto em que se utiliza das recomendações presentes na “Carta de Atenas”, apresentando um grande nível de detalhamento (SANTOS, 1985). Eram previstas 1.118 unidades e equipamentos que compreendiam creche, jardim de infância, escola primária, centro comercial, ambulatório médico, maternidade, praças e espaços livres cujo paisagismo foi desenhado por Burle Marx. As unidades se dividiam entre sobrados unifamiliares em renque e um edifício de onze pavimentos, com térreo livre sobre pilotis e telhado plano com marquise, semelhante ao Edifício Japurá. Foram previstas ruas de pedestres que permeavam as áreas verdes e permitiam o acesso aos sobrados sem a utilização de veículos. A disposição de vias e edifícios pressupunha a relação entre residências e equipamentos comunitários e entre o conjunto e a cidade (BONDUKI, 2011).

Carlos Frederico Ferreira

A formação profissional de Carlos Frederico Ferreira se deu de modo bastante diferente daquelas de Reidy, Corrêa Lima e Kneese de Melo. Tendo iniciado seus estudos em Engenharia Civil na Escola de Minas de Ouro Preto, curso que tinha buscava conciliar o aprendizado teórico e prático, ingressou posteriormente na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro no momento em que Lucio Costa, como diretor, procurava reformar a proposta de ensino da instituição, superando a escola *Beaux-Arts* e o academicismo em função do movimento racionalista.

Ainda recém-formado, Frederico Ferreira foi convidado a trabalhar no IAPI, assumindo a diretoria do Setor de Engenharia do Instituto, responsável pela coordenação dos projetos e construções de edifícios-sede, hospitais e moradias. Conforme aponta Botas (2011), as publicações do IAPI demonstravam “a preocupação da direção do órgão em pautar-se nas discussões técnicas em curso nas esferas especializadas” referentes à questão da moradia, de modo que este é um ponto importante a considerar quando se analisa o trabalho de Frederico Ferreira, bem como de outros profissionais no Setor de Engenharia. Em 1949 o arquiteto representou o IAPI no VII Congresso Pan-

Americano de Arquitetos, em Cuba e, em 1954, no IV Congresso Brasileiro de Arquitetos, o que demonstra o interesse do Instituto em manter funcionários atualizados quanto ao debate sobre arquitetura e habitação.

Conforme depoimento de Frederico Ferreira a Bonduki (1998) a iniciativa do IAPI de construir moradias para atender seus associados e, mais que isso, grandes conjuntos habitacionais que conformavam verdadeiros setores urbanos, dava aos profissionais uma possibilidade concreta de efetivação de suas proposições sobre habitação e cidade, já imbuídas dos princípios modernos.

Sim porque eu não queria fazer só habitações. Habitação, na época, para eles, era fazer uma casa 'dois quartos e sala', e está acabado. Pronto, o resto vem depois! Mas eu não, queria fazer habitação mesmo, habitação como eu achava, com escola, edifícios de apartamento com comércio, equipamentos. Eu previ até um circo. (depoimento de FREDERICO FERREIRA a BONDUKI, 1998:157).

[...]

O presidente me chamou e eu fui lá para ver um projeto, que tinha que fazer, de simplesmente 2.000 habitações. Isto era um negócio muito chocante, porque na época em que nós vivíamos (1938), a intenção de financiar habitações era muito precária, os governos eram tímidos, o máximo que o governo construía era 200 casas. Mas, de repente, veio o IAPI e disse que ia fazer 2.000 habitações. 'Poxa', o negócio era chocante, abriu uma exceção fabulosa. O presidente do Instituto, Plínio Castanhede, me chamou e perguntou se isto era viável, se era possível fazer 2.000 habitações. Eu disse 'mas é claro que é possível, precisa saber onde é que vai fazer duas mil habitações'. [...] Então o Instituto comprou uma área enorme em Realengo, no Rio de Janeiro. Eu fui lá ver a área, era uma área enorme e permitia fazer 2.000 habitações e muito mais coisas. (depoimento de FREDERICO FERREIRA a BONDUKI, 1998:154-155).

O arquiteto se tornaria responsável pelo projeto deste e de outros conjuntos significativos da produção do IAPI, entre eles o Vila Guimar, referência para nossa pesquisa, cujas tipologias habitacionais derivariam em boa parte desta primeira experiência em Realengo, onde são desenvolvidos não apenas diversos tipos de residências, mas também de técnicas e elementos construtivos a serem utilizados em diversos conjuntos posteriores. Como exemplo, é possível citar seu pioneirismo na produção *in loco* de blocos de concreto a serem utilizados nas unidades habitacionais.

Buscando uma conciliação entre os elementos tradicionais e a estética racionalista, o arquiteto do Realengo aciona a lógica da produção em série, possibilitada pela organização do canteiro de obras e pela criação e inserção de novas técnicas. (BOTAS, 2011:163).

A economia na construção da moradia estava entre as maiores preocupações de Frederico Ferreira, muitas vezes superpondo-se a aspectos estéticos. Nesse sentido, conforme Bruand (2002), a utilização de técnicas tradicionais e regionais não é excluída de suas propostas, sendo constante em seus projetos para residências particulares.

Entre 1940 e 1942 o arquiteto assinou sua própria seção em uma das publicações do IAPI, a "Revista Inapiários", na qual discutia projetos de residências mínimas, apresentava projetos seus de

residências particulares e indicava soluções construtivas aos leitores. Entre estas soluções está a utilização de painéis de madeira para vedação de residências, chegando a participar, conforme se supõe pelas publicações, da confecção de um catálogo para a Cia. Gropp, fornecedora desses painéis. Estas publicações, que incluíam projetos padronizados de elementos estruturais e construtivos, sugerem o posicionamento de Frederico Ferreira quanto à habitação e, mais que isso, “sua preocupação com economia, industrialização e racionalização da construção para além de seu trabalho no IAPI” (BOTAS, 2011:132).

II.3. Estudos de Caso

Alguns conjuntos residenciais dos IAP empreendidos na então Grande São Paulo são, por sua vez, pouco mencionados pela historiografia, mas igualmente representavam a busca por novas formas de superar a questão da falta de moradias voltadas aos trabalhadores. Estes projetos menos conhecidos foram implantados após o término do Estado Novo, sendo possível afirmar que pertencem a um segundo momento do projeto habitacional dos Institutos de Aposentadoria e Pensões, em que, sem o abandono da qualidade projetual e construtiva, a representatividade importava menos que o número de unidades produzidas. Os novos conjuntos muitas vezes buscavam referências nos primeiros empreendimentos construídos e não necessariamente eram concebidos por arquitetos renomados.

Destacamos três destes projetos: o Conjunto Residencial da Mooca (IAPETC, 1946-49), que, assim como o conjunto do IAPI, localizava-se em meio ao bairro industrial, mas à diferença daquele, foi localizado num terreno acidentado, o que propiciou uma implantação em ruas curvas que acompanham o desnível da gleba; o Conjunto Residencial Santa Cruz (IAPB, 1948-49), então localizado em uma região em vias de consolidação urbana, parcamente ocupada por segmentos da elite com instalação de chácaras e hospitais, seguindo o espigão onde se encontra a Avenida Paulista, e hoje concentrando bairros de classe média, sendo o conjunto instalado na baixada do Córrego Ipiranga; o Conjunto Residencial Santo Antonio (IAPB, 1962-67), implantado numa área que à época abrigava, pela altitude e clima, locais de repouso e chácaras próximos ao Horto Florestal, na base da Serra da Cantareira, com ocupação ainda rarefeita à época.

Esses conjuntos foram admitidos como Estudos de Caso como forma de verificar a manutenção da proposta moderna nestes empreendimentos dos IAP que não obrigatoriamente se vinculavam ao projeto iniciado por Vargas de representar o desenvolvimento nacional e a valorização do trabalhador, e, ainda, como contribuição a trabalhos posteriores, dada a pouca quantidade de

material teórico disponível a seu respeito. Os profissionais ligados a esses projetos são pouco conhecidos, caso de Marcial Fleury de Oliveira, ou mesmo incógnitos, como Eurico Bastos Guimarães, Rubens Betelman e Nicolau Barbieri, sendo seus nomes associados às construtoras contratadas pelos Institutos para implantação dos conjuntos, oportunidade em que além de efetuarem o projeto urbanístico-arquitetônico, eram também responsáveis pelas obras. Esse fato confirma que não apenas os arquitetos mais mencionados pela historiografia consolidada estavam naquele momento engajados ao pensamento moderno, mas também profissionais cujos nomes não estão diretamente associados ao movimento.

II.3.1. Conjunto Residencial da Mooca

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas - IAPETC

Autoria: Eurico Bastos Guimarães; Construção: Escritório Técnico “Ramos de Azevedo” – Engenharia – Arquitetura – Construção – Severo & Villares S/A; Ano: 1946-49

Figura 71: Vista do C.R. da Mooca. Fonte: Revista Brasil Constrói, ano 3, n.6 In BRUNA, Paulo. Os Primeiros Arquitetos Modernos. Habitação Social no Brasil 1930-1950. Livre-Docência FAU-USP, São Paulo, 1998, p.186.

A área destinada a receber o conjunto do IAPETC ficava muito próxima daquela cedida para a construção do conjunto dos industriários na Mooca. Limitado pelo córrego da Cassandoca (onde futuramente passaria a Avenida Cassandoca) e pelas ruas Fernando Falcão, da Mooca e Itaqueri, o terreno era, no entanto, ao contrário da gleba vendida ao IAPI, bastante acidentado, como se pode observar na Figura 72, conforme mapeamento aerofotogramétrico realizado em 1930 pela empresa SARA-BRASIL S/A. É possível também apreender pelo levantamento que na área mais próxima da

região central o bairro da Mooca já estava bastante adensado, enquanto os terrenos mais distantes permaneciam ainda vazios; ressaltam, ainda, os quarteirões inteiramente ocupados por galpões fabris e o Hipódromo do “Jockey Club Paulistano”, este contíguo à linha da E. F. Central do Brasil.

Figura 72: Mapeamento Topográfico do Município de São Paulo realizado pela empresa SARA BRASIL S/A em 1930 na região da Mooca. A Sudeste do Hipódromo no terreno circulado em amarelo seria construído o C.R. da Mooca do IAPI; prosseguindo a Sudeste no terreno circulado em vermelho estaria o C.R. da Mooca do IAPETC. Fonte: Acervo Biblioteca da FAU-USP.

Dado o terreno destinado ao conjunto residencial do IAPETC, foi designado o Escritório Técnico Ramos de Azevedo para realizar seu projeto e construção. Tendo executado o próprio Ramos de Azevedo alguns dos projetos de edifícios públicos mais representativos da Primeira República em São Paulo, seu escritório era na década de 1940 já bastante tradicional, contando com diversos profissionais, entre eles o engenheiro Eurico Bastos Guimarães, responsável por este projeto.

Da opção por acompanhar as curvas de nível da gleba resultou uma implantação em formato semicircular que é o grande diferencial deste conjunto. O arruamento proposto conforme o relevo criou quadras em leque a serem ocupadas pelos edifícios habitacionais e áreas verdes; algumas quadras permaneceriam desocupadas conforme o projeto apresentado à Prefeitura em 1947 (Figuras 73 e 74). Foram previstas ao todo 302 unidades agrupando sobrados em renques e edifícios multifamiliares de apartamentos (BONDUKI, 2011); contudo, no projeto de aprovação do conjunto perante a Prefeitura Municipal de São Paulo já constam dez blocos de apartamentos a menos, o que resultaria em um total de 242 unidades de moradia. As quadras ocupadas pelas unidades unifamiliares assobradadas foram parceladas em lotes, enquanto nas quadras onde foram implantados os edifícios de apartamentos o terreno foi admitido coletivamente, como espaço livre comum aos moradores.

Figura 73: Implantação original do conjunto. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

Figura 74: Corte longitudinal do terreno com futuras construções. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

Figura 75: Fachada original dos blocos de sobrados em renque. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

Figura 76: Fachada dos blocos com três pavimentos. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

Figura 77: Fachada dos blocos com três pavimentos e lojas no térreo. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

As unidades habitacionais foram divididas em 45 edifícios, dos quais, 17 são renques de residências com dois pavimentos e 28 são blocos multifamiliares de três pavimentos. Os sobrados

eram conformados por renques de seis ou quatro unidades unifamiliares resultando um total de 86 residências divididas em quatro tipos de plantas, A, B, C e D com metragens de 99, 110, 113 e 107 metros quadrados, respectivamente, variando basicamente o número de dormitórios e salas. Já os edifícios com três pavimentos, o tipo E, compunham-se de dois apartamentos por andar, totalizando 168 unidades iguais, com 73m², atendidas por uma caixa de escadas centralizada no corpo do edifício (BONDUKI, 2011). Os seis edifícios situados junto à Rua da Mooca tiveram seus apartamentos térreos posteriormente transformados em lojas, caracterizando o tipo F, portanto com duas lojas no térreo e dois apartamentos por andar nos demais pavimentos. (Figuras 75 a 80)

Figura 78: Vista parcial de um renque de sobrados. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012.

Figura 79: Edifícios de apartamentos tipo E. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012.

Figura 80: Edifícios de apartamentos tipo F, com térreo comercial. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012.

Devido à implantação em leque, a insolação das unidades é diversificada, com aberturas variando desde Noroeste - Sudeste até Nordeste - Sudoeste. Entre os blocos de edifícios, eram previstos grandes espaços livres que comportavam áreas verdes comuns; entre as duas linhas de

sobrados, no miolo das quadras, foram desenhadas vias de serviço, lembrando propostas de implantações do tipo subúrbio-jardim. Eram ainda previstas duas grandes áreas verdes localizadas nas esquinas Noroeste e Sudeste, pontos mais alto e mais baixo do conjunto, respectivamente, que se adequavam ao arruamento ortogonal do entorno, sendo que uma delas abrigaria uma escola, único equipamento comunitário previsto para o conjunto.

Em levantamento realizado entre 1952 e 1959 pela empresa VASP Aerofotogrametria é possível ver o conjunto já implantado e a área do entorno já bastante ocupada em comparação ao levantamento de 1930. (Figura 81)

Figura 81: Levantamento aerofotogramétrico realizado pela empresa VASP entre 1952 e 1959 mostrando a região da Mooca. Fonte: Acervo Biblioteca da FAU-USP.

O projeto viário previsto para a área pertencente ao IAPETC era bastante simples, com vias locais semicirculares que acompanhavam as curvas de nível. O arruamento determinou o sentido de implantação dos blocos e as quadras conformadas eram atravessadas apenas por vias de pedestres, aquelas no miolo das quadras loteadas e outras perpendiculares às vias de tráfego. (Figura 82)

Figura 82: Foto aérea mostrando as principais vias da gleba pertencente ao IAPETC. Em vermelho a rua da Mooca, em amarelo na parte superior a Av. Cassandoca e, perpendiculares a esta, as ruas Itaqueri e Fernando Falcão, em rosa as vias locais do arruamento original e em verde as vias de serviço. Fonte: Desenho da autora com interferência em foto do Google Earth, acesso em Jun. 2012.

Figura 83: Foto aérea com delimitação do conjunto. Fonte: Desenho da autora com interferência em foto do Google Earth, acesso em Jun. 2012.

O conjunto foi implantado conforme o projeto aprovado (com 242 unidades), com exceção da escola, que foi substituída por um clube (Figura 83). Os edifícios, exceto por aqueles com térreo comercial, encontram-se atualmente cercados um a um e apresentam padrões variados de manutenção. Os sobrados, vendidos cada um a seu antigo inquilino quando do encerramento das atividades do Instituto, foram bastante descaracterizados (Figuras 84, 85 e 86). As duas áreas verdes nas extremidades do conjunto foram mantidas, porém os demais espaços livres sofreram muitas alterações, restando apenas algumas ruas de serviço e pequenos jardins, sendo a área remanescente

pavimentada e apropriada pelos moradores como estacionamento. As quadras pertencentes ao IAPETC não ocupadas pelo conjunto foram em parte destinadas a um conjunto de edifícios financiado pelo BNH e em parte ocupadas, ainda, por outro condomínio de apartamentos e uma igreja.

Figura 84: Edifícios de apartamentos. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012.

Figura 85: Renque de sobrados. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012.

Figura 86: Renque de sobrados com rua de serviço lateral, perpendicular às vias de tráfego. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012

II.3.2. Conjunto Residencial Santa Cruz

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários - IAPB

Autoria: Marcial Fleury de Oliveira; Construção: Predial de Lucca S.A.

Ano: 1948-49

Segundo conseguiu a Junta Governamental o IAPB iniciará a construção de trezentos e cinquenta apartamentos à Rua Santa Cruz, nesta capital dentro em breve. Ficou também resolvido que nesse conjunto residencial serão montados postos de assistência médica e de abastecimento da cooperativa da classe. (CONJUNTO RESIDENCIAL NA RUA SANTA CRUZ, 1948:02).

Figura 87: Vista parcial do Conjunto Santa Cruz. Fonte: BRUNA, Paulo, Os Primeiros Arquitetos Modernos. Habitação Social no Brasil 1930-1950. Tese Livre-Docência FAU-USP, São Paulo, 1998, p.170.

Conforme destacamos anteriormente, é principalmente a partir da década de 1950 que o ideário modernizador é assumido como parte da política de projeto dos conjuntos residenciais do IAPB, graças à presença de profissionais engajados com o movimento moderno em sua Divisão de Engenharia. O C.R. Santa Cruz seria, de acordo com Bonduki (2011), a representação deste momento de transição, pois apresenta ainda aspectos tradicionais na construção dos edifícios, como a cobertura em telha cerâmica com beirais e a utilização de janelas venezianas, contrapondo-se aos traços modernos no desenho da marquise de entrada de cada bloco, e principalmente à implantação do conjunto.

Figura 88: Mapeamento Topográfico do Município de São Paulo realizado pela empresa SARA BRASIL S/A em 1930 na região do Córrego Ipiranga. Na área circulada em vermelho estaria o C.R. Santa Cruz do IAPB. Fonte: Acervo do Grupo de Pesquisa ARQBRAS do IAU-USP.

O terreno escolhido para a implantação do C.R. Santa Cruz ocupava uma área compreendida pelo Córrego Ipiranga e um de seus afluentes na região da Vila Mariana, adquirindo o formato de um triângulo, cujos vértices eram representados pelos cruzamentos entre a Rua Santa Cruz, a Avenida da Água Funda, atualmente Avenida Doutor Ricardo Jafet, que margeia o leito do córrego, e o afluente do Ipiranga, onde estaria a futura Rua Embuaçu. Embora alagável, a área era considerada de alto valor, conforme consta do processo de aprovação do conjunto, provavelmente devido ao clima e altitude da região, no Bosque da Saúde, onde se instalariam estâncias climáticas, hospitais e

chácaras, cabendo mencionar a casa de Warchavchik na Rua Santa Cruz construída em 1928, com projeto moderno. Como é possível observar no levantamento aerofotogramétrico datado de 1930 (Figura 88) a região era, à época, praticamente desocupada e desprovida ainda de infraestrutura, sendo esta implantada no local do conjunto pelo próprio IAPB, bem como o seu arruamento, parcialmente existente, mas ainda irregular pelos termos do Código de Obras, e normalizados no momento de aprovação do anteprojeto do C.R. Santa Cruz (MEMORIAL DESCRITIVO PARA O ANTE-PROJETO..., 1948).

O projeto foi idealizado pelo engenheiro-arquiteto Marcial Fleury de Oliveira, contratado pelo Instituto dos Bancários. Fleury de Oliveira era formado pela Escola Politécnica de São Paulo e trabalhara na Divisão de Engenharia da Prefeitura da cidade entre 1931 e 1935, após o que passou a trabalhar por conta própria projetando e construindo residências e apartamentos, até ser procurado pelo IAPB para a construção de 47 casas à Rua Abílio Soares (C.R. Ibirapuera II) e posteriormente o Conjunto Santa Cruz (FISCHER, 2005).

Figura 89: Anteprojeto da implantação do conjunto Santa Cruz. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

A implantação proposta para o conjunto (Figura 89) apresentou grandes quadras trapezoidais a serem ocupadas pelos edifícios habitacionais, amplos espaços arborizados e equipamentos do conjunto; também um prolongamento do terreno junto à Rua Embuaçu seria destinado aos blocos de moradias. A maior parte das quadras foi implantada com orientação no sentido Noroeste – Sudeste, de modo que as unidades têm as faces com aberturas voltadas a Nordeste e Sudoeste, privilegiando a insolação dos apartamentos. Nas duas quadras destinadas aos

equipamentos foram previstos, de um lado, um clube associado a um grande espaço verde e, de outro, um *playground* e um edifício contendo lojas, ambulatório médico e uma moradia para zelador; havia ainda no conjunto um edifício comercial localizado junto à Rua Santa Cruz. Áreas verdes compreendiam todo o entorno do clube e os espaços livres entre prédios, no interior das quadras, sendo associadas a um trajeto de pedestres junto às fachadas posteriores no miolo das quadras, uma vez que todos os edifícios tenham suas entradas voltadas para as vias de tráfego de veículos. Esta disposição de edifícios, áreas verdes e passeios, conferia ao conjunto o aspecto de um grande parque.

O projeto previu 23 edifícios de três pavimentos, um total de 282 unidades habitacionais – não 350 como anunciado na Folha Bancária – com 85m² ou 89m², ambos tipos com três quartos, sala, cozinha, banheiro, área de serviço e banheiro de empregada, sendo acrescida ao tipo de tamanho maior uma despensa. O edifício-modelo é composto por dois apartamentos por andar, sempre do mesmo tipo, servidos por uma caixa de escadas centralizada. Na implantação ocorre o agrupamento de dois, três ou mais edifícios, configurando lâminas longilíneas, às vezes separadas por vielas de serviço; na entrada de cada um deles há uma única porta no volume da caixa de escadas, protegida por uma marquise. (Figuras 90 a 94)

Figura 90: Edifício tipo. Fachada anterior. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

Figura 91: Edifício tipo. Fachada posterior. Fonte: Divisão do Arquivo Municipal de Processos de São Paulo.

Figura 92: Fachadas dos edifícios: de um lado sala e quartos, e de outro, áreas molhadas, entrada e caixa de escadas. Fonte: Fotos de Camila Ferrari. Maio 2012.

Figura 93: Edifício-tipo isolado. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012.

Figura 94: Associação de cinco edifícios-tipo. Fonte: Foto de Camila Ferrari. Maio 2012.

No levantamento realizado entre 1952 e 1959 pela VASP Aerofotogrametria é possível ver o conjunto já implantado e a área do entorno ainda bastante desocupada, em especial junto ao Córrego Ipiranga. (Figura 95)

O projeto viário se constituiu por vias locais com angulação de 45° em relação ao cruzamento da Avenida Doutor Ricardo Jafet com a Rua Embuaçu, acompanhando a base do triângulo que conforma o terreno e desembocando nestas mesmas ruas, e uma via principal, a Rua Carlos Gerolamo Mônaco, perpendicular às demais, ligando-se à Rua Santa Cruz e à Av. Dr. Ricardo Jafet em ponto próximo ao cruzamento com a Rua Embuaçu. (Figuras 96 e 97)

Figura 95: Levantamento aerofotogramétrico realizado pela empresa VASP entre 1952 e 1959 mostrando a região do Córrego Ipiranga. Vê-se o conjunto do IAPB já implantado – e dos equipamentos não pertencentes ao projeto original – e ocupação parcial de terrenos desocupados até o levantamento de 1930 junto à Rua Santa Cruz. Fonte: Acervo Biblioteca da FAU-USP.

Figura 96: Foto aérea mostrando as principais vias do conjunto. Em vermelho a Av. Dr. Ricardo Jafet, em amarelo na parte superior a R. Embuaçu e embaixo a R. Santa Cruz, em azul a R. Carlos G. Mônaco e em rosa as vias locais. Em verdes os passeios de pedestres. Fonte: Desenho da autora com interferência em foto do Google Earth, acesso em jun. 2012.

Figura 97: Aspecto de uma rua local e de uma via de pedestres do conjunto. Fonte: Fotos de Camila Ferrari. Maio 2012.

Os edifícios habitacionais foram implantados tal qual o projeto original e encontram-se em ótimo estado de conservação, a despeito de pequenas modificações, o mesmo não ocorrendo com os prédios destinados aos equipamentos do conjunto, não tendo sido construídos em sua totalidade e atualmente utilizados para finalidades diferentes daquelas propostas em projeto: a área reservada ao clube foi destinada a abrigar uma escola, a quadra onde estariam o *playground* e o edifício de uso misto permanece desocupada e o edifício comercial é atualmente uma Unidade Básica de Saúde.

Todo o espaço do conjunto, incluindo-se o arruamento, foi cercado, configurando uma área de uso exclusivo dos moradores. As vias locais e a rua principal terminam atualmente em *cul-de-sac*, acomodando também os automóveis dos moradores, uma vez que não há garagens (Figura 98). Apesar do fechamento, a opção por não individualizar cada edifício, como aconteceu em outros conjuntos dos IAP, garantiu a qualidade dos espaços livres comuns, um diferencial do C.R. Santa Cruz.

Figura 98: Foto aérea com delimitação do conjunto. Fonte: Desenho da autora com interferência em foto do Google Earth, acesso em Jun. 2012.

II.3.3. Conjunto Residencial Santo Antonio

Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários - IAPB

Autoria: Rubens Betelman / Nicolau Barbieri; Construção: Companhia Construtora Centenário / Carvalho Hosken Engenharia e Construção S.A.

Ano: 1962-67

Figura 99: Fotografia de foto aérea doado ao Condomínio Santo Antonio quando da reforma e pintura dos edifícios em julho de 2003 pela construtora Ankoflex, responsável pelas obras.

A região onde foi implantado o conjunto, atualmente o bairro Mandaqui, no Alto de Santana, compreendia, à época de sua construção, uma área periférica na zona Norte de São Paulo, junto à reserva que constitui o Horto Florestal da cidade, local conhecido à época como Parada Parque Modelo ou Parada Pinto, que dava nome à principal via de acesso à região, a Estrada da Parada Pinto. A “Parada” ficava no ponto de confluência entre a via e a *Tramway* da Cantareira, onde as máquinas estacionavam na base da serra, área em que muitas famílias possuíam chácaras para utilização aos finais de semana. Também o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários mantinha no local o Sanatório Santo Antonio para restabelecimento dos associados doentes, e o Grêmio Recreativo Santo Antonio, fundado pelos próprios internos do sanatório, com “biblioteca, discoteca, seção de jogos de salão” (GRÊMIO RECREATIVO SANTO ANTONIO, 1942).

Figura 100: Mapeamento Topográfico do Município de São Paulo realizado pela empresa SARA BRASIL S/A em 1930 mostrando a região na base da Serra da Cantareira. Circulada em vermelho está a área onde seria implantado o C.R. Santo Antonio. Fonte: Acervo Biblioteca FAU-USP.

A área destinada à implantação do conjunto do IAPB era ainda desprovida de arruamento e infraestrutura, situação que perduraria até a entrega do conjunto completo em 1967, após o que se pleitearia junto à Prefeitura e órgãos competentes os serviços básicos cabíveis, tais como

pavimentação, abastecimento de água, redes de esgoto e energia elétrica⁵⁹. O local possuía relevo bastante acidentado e o terreno do conjunto era dividido por um pequeno espigão, estendendo-se pelas encostas dos dois lados, conforme se observa no levantamento aerofotogramétrico de 1930. (Figura 100). O projeto previu originalmente 41 edifícios habitacionais, totalizando 984 unidades, no entanto, através da comparação entre a planta original (Figura 101) e a implantação efetivada (Figura 102), observa-se que foi construído um número maior de blocos, 53 ao todo, resultando em 1.272 unidades (BONDUKI, 2011).

Figura 101: Implantação original do conjunto. Fonte: BONDUKI, *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p. 226.

Figura 102: Implantação efetiva do conjunto. Fonte: BRUNA, *Os Primeiros Arquitetos Modernos. Habitação Social no Brasil 1930-1950*. Tese de Livre-Docência, FAU-USP, São Paulo, 1998, p.179.

⁵⁹ Conforme conversa realizada em 27 de abril de 2012 com Sra. Iara C. Teodoro de Queiroz, síndica do Condomínio Santo Antonio.

O módulo-tipo foi previsto com quatro pavimentos e duas unidades por andar, uma com 60 e outra com 70 metros quadrados, servidas por uma caixa de escadas centralizada e embutida no corpo do prédio. Os módulos eram agrupados três a três, compondo, portanto, lâminas de aspecto longilíneo com seis apartamentos por andar (Figuras 103, 104 e 105). No conjunto, a implantação de duas ou mais lâminas no mesmo alinhamento, com apenas um pequeno espaço entre elas, confere a impressão de um único edifício muito alongado.

Figura 103: Fachada frontal do módulo-tipo. Fonte: BONDUKI, Nabil. *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p. 227.

Figura 104: Fachada posterior do módulo tipo. Fonte: BONDUKI, Nabil. *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, 2011, vol.2, p. 227.

Figura 105: Associação de edifícios laminares. Fonte: Fotos de Camila Ferrari. Abr. 2012.

Assim como no C.R. da Mooca do IAPETC, o relevo foi incorporado como pressuposto do projeto, de modo que o arruamento principal e a implantação dos edifícios habitacionais acompanharam paralelamente as curvas de nível e conformaram um espaço segregado do entorno com grande qualidade visual e espacial. Todos os edifícios foram implantados com as faces voltadas para Nordeste e Sudoeste, beneficiando a insolação e a ventilação dos apartamentos.

Um grande espaço livre ao Norte do conjunto abrigava o sanatório e o grêmio do IAPB e se estendia ao redor dos edifícios e a Leste, onde deveria ser construída uma escola e escavado um lago, que comporia um grande local de lazer para os moradores. Outro espaço mais ao centro do

conjunto abrigaria também uma grande área verde e seria destinado à implantação de um centro social e uma igreja.

Em levantamento realizado em 1974 pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo (GEGRAN) é possível ver o conjunto já implantado e o entorno, exceto pela área do Horto Florestal, já ocupado e loteado, em contraste com o levantamento de 1930. (Figura 106)

Figura 106: Levantamento (parcial) da região do C.R. Santo Antonio, ao centro da imagem, feito pelo GEGRAN em 1974. Fonte: Acervo Biblioteca da FAU-USP.

O projeto viário acompanhando as curvas de nível foi formado por vias locais quase paralelas, três vias coletoras que fazem o contorno do conjunto ligando-se à via principal, a Rua Salvador Tolezano, no topo do espigão. Através desta avenida se faz a conexão com a Estrada Parada Pinto, que liga o bairro ao restante da cidade. (Figura 107)

Figura 107: Foto aérea do conjunto mostrando as principais vias de tráfego. Em vermelho a Av. Parada Pinto, em amarelo R. Salvador Tolezano, em azul as vias de contorno e em rosa as vias locais. Fonte: Desenho da autora com interferência em foto do Google Earth, acesso em jun. 2012.

A construção de um número maior de edifícios residenciais, embora tenha aumentado o número de unidades, ocupou porções do terreno antes destinadas a áreas verdes. Estas foram ainda diminuídas pela venda de porções do terreno, restando apenas os espaços entre os edifícios residenciais, em boa parte inclinados, o que dificulta seu uso pelos moradores, sendo em alguns pontos utilizadas como locais de estacionamento – cada quadra foi fechada com grades, restringido a utilização dos espaços livres aos edifícios próximos. Os blocos se encontram em bom estado de manutenção, mas foram severamente alterados, com a substituição da cobertura plana e embutida por telhado cerâmico com beirais. Os prédios do sanatório e do grêmio foram demolidos, ao passo que outros equipamentos foram construídos, embora sem conformidade com o desenho original.

Como mencionamos anteriormente, a segunda fase que completava o conjunto foi entregue apenas em 1967, momento em que a área e o próprio conjunto já não mais pertenciam ao IAPB e sim ao INSS, órgão que unificou os diversos Institutos a partir de 1964. Segundo relatos do jornal oficial do Sindicato dos Bancários (Folha Bancária) e de moradores, a posse dos apartamentos pelos associados do IAPB foi dificultada pelos militares, uma vez que o serviço previdenciário já havia sido unificado no INSS, e que nova política habitacional fosse adotada pelo governo, baseada no sistema SFH/BNH/COHAB, no qual se pretendia enquadrar o conjunto, a despeito dos inquilinos já residentes. Ainda de acordo com os relatos⁶⁰, após algumas situações conflituosas, as unidades foram finalmente vendidas aos próprios associados.

⁶⁰ Conforme conversa realizada em 27 de abril de 2012 com Sra. Iara C. Teodoro de Queiroz, síndica do Condomínio Santo Antonio.

Figura 108: Fotografia de foto aérea doada ao Condomínio Santo Antonio quando da reforma e pintura dos edifícios em julho de 2003 pela construtora Ankoflex, responsável pelas obras.

Figura 109: Foto aérea do conjunto. Na porção superior, parte do Horto Florestal, estrada Parada Pinto e gleba que abrigava o sanatório e o grêmio recreativo, atualmente ocupada por um condomínio de apartamentos. Fonte: Desenho da autora com interferência em foto do Google Earth, acesso em jun. 2012.

II.4. Os conjuntos estudados e sua vinculação com o projeto moderno de cidade

É possível enumerar algumas características de projeto dos conjuntos habitacionais dos IAP, tanto os de referência quanto os estudos de caso, que se vinculam ao ideário moderno:

O **C.R. Várzea do Carmo** apresenta: 1) a proposição de habitação popular próximo ao centro/local de trabalho; 2) a escolha por edifícios multifamiliares de apartamentos garantindo o

adensamento populacional; 3) a implantação dos edifícios sobre um grande plano arborizado associado ao uso do piloti; 4) o atendimento a necessidades rotineiras para além da moradia, dado pelos equipamentos e serviços propostos; 5) a preocupação quanto à insolação adequada das unidades.

É razoável considerar igualmente que a região da Várzea do Carmo era naquele momento subutilizada, dado sua proximidade com diversos bairros operários, sua condição física sujeita a alagamentos, e ainda, seu alto valor imobiliário por estar nas imediações da área central, a despeito das tentativas de urbanização da área em diversos momentos da formação urbana de São Paulo. O projeto de Corrêa Lima, por princípio um conjunto de habitações populares, mais que a moradia, propunha garantir atividades de lazer, trabalho, serviço e estudo, intencionando a integração social com outras classes, e devido a essas características, conferia àquele espaço uma proposta urbanística moderna, que buscava superar os obstáculos dados pela questão do valor da terra e pela estruturação social, fatores da urbanização paulistana que poderiam dificultar a ocupação caso se decidisse dedicar a área a uma classe ou outra exclusivamente.

Também no **C.R. da Mooca** (IAPÍ) ressaltam características que se vinculam ao pensamento moderno: 1) a habitação popular próxima ao local de trabalho; 2) a escolha por edifícios multifamiliares de apartamentos garantindo o adensamento populacional; 3) a implantação dos edifícios sobre um grande plano arborizado associado ao uso do piloti; 4) o atendimento a necessidades rotineiras para além da moradia, dado pelos equipamentos e serviços propostos; 5) a preocupação quanto à insolação adequada das unidades.

A Mooca já era bastante ocupada na região próxima ao centro e ao entroncamento ferroviário entre a São Paulo Railway e a E. F. Central do Brasil, principalmente por galpões e armazéns industriais, sendo nessa região favorecida ainda pelo transporte através de bondes elétricos, que percorriam a Rua dos Trilhos. Quanto mais distante desta região mais parcamente urbanizado era o bairro, embora já contando com algum tipo de arruamento, sendo esta área ocupada majoritariamente por moradias operárias. Dada a existência das ferrovias, era natural que a região fosse visada pelas indústrias e natural também era que os operários procurassem se instalar próximo a estes locais, que, no entanto, estando do outro lado do Tamanduateí em relação ao centro padeciam da falta de residências adequadas em termos sanitários, da falta de infraestrutura e meios de transporte.

O projeto de Paulo Antunes Ribeiro não propunha a conformação de um subcentro como o C. R. Várzea do Carmo, mas dentro da política habitacional do IAPÍ buscava atender à necessidade por moradia próxima aos locais de trabalho de seus associados, constituindo na Mooca um núcleo habitacional de qualidade tanto no aspecto construtivo e sanitário, quanto em termos sociais e culturais, que em muito superava as vilas operárias contruídas no bairro pelo setor privado.

No conjunto **Vila Guiomar** o ideário moderno aparece 1) ao proporcionar habitação popular próxima a locais de trabalho; 2) na opção por edifícios multifamiliares de apartamentos garantindo o adensamento populacional; 3) na implantação dos edifícios sobre um grande plano arborizado associado ao uso do piloti; 4) na utilização de unidades unifamiliares isoladas associadas a conceitos como vias de serviço e ruas curvilíneas; 5) no respeito à configuração do sítio; 6) no atendimento a necessidades rotineiras para além da moradia, dado pelos equipamentos propostos; 7) na preocupação quanto à insolação adequada das unidades.

A região de Santo André, como já ressaltamos, associava amplamente a presença da ferrovia e do rio Tamanduateí à atividade industrial, que aí se desenvolveu perifericamente à cidade de São Paulo. A proposta de habitação popular vinha atender à necessidade de moradia por parte dos industriários da região, com a possibilidade de morar próximos de seus locais de trabalho. A gleba imensa tratada e urbanizada, com grande densidade populacional, porém sem perder qualidade ambiental e social, demonstra o pioneirismo do IAPI e de Carlos Frederico Ferreira ao propor este conjunto numa área ainda em plena expansão urbana.

É admissível que o **C.R. da Mooca** do IAPETC seja menos notável quando comparado a outros empreendimentos residenciais dos IAP, tais como o Vila Guiomar ou o conjunto do IAPI na Mooca, carregando conceitos ainda tradicionais em sua arquitetura, como a cobertura em telha cerâmica ou a multiplicidade de pequenas esquadrias. Entretanto, quando se trata dos princípios urbanísticos aqui presentes, o conjunto se vincula de maneira definitiva ao urbanismo moderno nas seguintes características: 1) a proposição de habitação popular próximo ao centro/local de trabalho; 2) o respeito à configuração do sítio; 3) a escolha por edifícios multifamiliares de apartamentos garantindo o adensamento populacional; 4) a implantação dos edifícios sobre um grande plano comum; 5) a opção por unidades unifamiliares em renque como forma de racionalizar os custos; 6) a implantação dos renques de sobrados associadas a conceitos como vias de serviço e ruas curvilíneas.

Ainda uma vez analisando o bairro da Mooca em sua porção mais distante da área central da cidade, onde se viam mais moradias operárias que galpões industriais, embora estes estivessem também presentes, e considerando a condição da falta de residências adequadas em termos sanitários, da falta de infraestrutura e meios de transporte que ligassem adequadamente o bairro ao centro, podemos admitir o conjunto do IAPETC como um ponto de destaque em meio à urbanização do bairro. O projeto, além de oferecer moradias populares de qualidade construtiva e sanitária adequadas e próximas a locais de trabalho dos associados, propiciou o adensamento daquela área em que se inseriu e, se supõe, um tipo de sociabilização diferenciada pela criação de um setor segregado, dado seu arruamento destoante do entorno e pelo tratamento dos espaços livres do conjunto.

Sendo o **C.R. Santa Cruz**, como afirma Bonduki (2011), representante do momento em que o IAPB deixava de construir conjuntos constituídos apenas por unidades unifamiliares isoladas, com técnicas e desenhos tradicionais, e passava a demonstrar a preocupação em ampliar os serviços oferecidos aos associados para além da moradia, importando também espaços de lazer, áreas livres e equipamentos comunitários, é considerável seu enquadramento nos princípios do pensamento moderno: 1) na opção por edifícios multifamiliares de apartamentos garantindo o adensamento populacional; 2) na implantação dos edifícios sobre um grande plano comum arborizado; 3) no atendimento a necessidades rotineiras para além da moradia, dado pelos equipamentos e serviços propostos; 4) na preocupação quanto à insolação adequada das unidades; 5) na hierarquização viária.

É preciso considerar que a região em que está o conjunto era praticamente desocupada na época de sua implantação e continuaria assim até pelo menos a década de 1950, como se observou no levantamento realizado pela VASP, abrigando chácaras, parques e hospitais. Assim sendo, o projeto do IAPB é pioneiro ao propor a habitação popular no local e associá-la à urbanização do setor da cidade, superpondo a preocupação social à especulação imobiliária e, ainda, garantindo a esta população áreas livres com tratamento diferenciado, que, supomos, possibilitaram a sociabilização dos moradores.

Mais uma vez tendo em mente a preocupação da Divisão de Engenharia do IAPB em garantir a habitação popular associada a projetos urbanísticos racionalizados, é possível enumerar algumas características do **C.R. Santo Antonio** que se vinculam ao pensamento moderno: 1) a opção por edifícios multifamiliares de apartamentos garantindo o adensamento populacional; 2) a implantação dos edifícios sobre um grande plano comum arborizado; 3) o atendimento a necessidades rotineiras para além da moradia, dado por equipamentos e serviços propostos 4) a preocupação quanto à insolação adequada das unidades; 5) o respeito à configuração do sítio.

A implantação do C.R. Santo Antonio foi, como se viu, anterior à ocupação e adensamento do bairro que, assim como o Bosque da Saúde, onde estava o C.R. Santa Cruz, abrigava chácaras e hospitais, dados seu clima e altitude, buscados pela elite paulistana. Sendo assim, o IAPB é novamente pioneiro ao propor a habitação popular no local e associá-la à urbanização deste setor da cidade que abrigou um dos maiores conjuntos dos IAP e, mais uma vez, demonstrando a atenção à questão social da moradia presente nos Institutos. A questão da proximidade com os locais de trabalho fica prejudicada no C.R. Santo Antonio – bem como no C.R. Santa Cruz –, sendo possível supor que no âmbito da política habitacional do IAPB se buscava atender a esta demanda, através do “Edifícios dos Bancários”, enquanto os grandes conjuntos procuravam oferecer outros atrativos, como a existência de áreas verdes e equipamentos comunitários.

Dado seu caráter residencial e principalmente o desenho de suas quadras e o tipo de implantação realizado, as glebas ocupadas pelos conjuntos habitacionais dos IAP permanecem quase que totalmente segregadas do entorno, exceto por vias de caráter arterial que foram incorporadas pelo tecido urbano, caso da Rua Salvador Tolezano no C.R. Santo Antonio, ou quadras ocupadas por unidades unifamiliares isoladas/geminadas/em renque, que, após a sua venda aos inquilinos, quando desativados os Institutos, foram modificadas e atualmente se confundem com casas construídas posteriormente, como no C.R. da Mooca (IAPETC) e na Vila Guiomar. Esta segregação dos conjuntos é decorrente também, em parte, dos processos de cercamentos das quadras ocupadas pelos edifícios residenciais, quando não da gleba em sua totalidade, incluindo-se as ruas locais, ocorridos de modo geral a partir da década de 1970, concomitantemente à venda das unidades a seus inquilinos e a condominização dos conjuntos.

De acordo com a análise, os conjuntos habitacionais dos Institutos de Aposentadoria e Pensões se apresentavam, portanto, como projetos de habitações populares que incorporavam preceitos do ideário moderno, fosse pela política particular das divisões de engenharia dos diferentes IAP, fosse pelo engajamento dos profissionais responsáveis pelos projetos. Contudo, mais que incorporar questões sanitárias, de circulação, ambientais e funcionais, ao mesmo tempo em que constroem moradias estes conjuntos habitacionais produzem também cidade, e uma cidade cuja questão central é a habitação popular, a base do urbanismo moderno através da qual desde o século XIX se procurava criar novos espaços que superassem os resultados negativos da industrialização quanto à moradia do trabalhador.

Conclusões

Desde finais do século XIX se evidencia no Brasil a necessidade de novos padrões de urbanização em resposta à evolução econômica, ocasionada especialmente por um novo tipo de inserção na divisão internacional do trabalho. Diante do aumento da produção de café e da valorização da condição agroexportadora, uma parte dos núcleos urbanos, os mais importantes no complexo quadro de produção, ganha nova importância política e econômica, em especial São Paulo como cidade mais diretamente relacionada ao sistema cafeeiro, dados os requisitos da nova posição internacional do país e as relações socioeconômicas resultantes, com estruturação de atividades antes desvinculadas do cenário urbano, tais como práticas culturais e sociais, a residência urbana, “o papel da cidade como gerador de forças econômicas” (MORSE, 1970:20).

A nova inclusão brasileira na divisão internacional do trabalho facilitou não apenas a transferência de produtos, mas também de tecnologias e, ainda, dos trabalhos de urbanismo produzidos desde o início do século XIX como resposta à conjuntura negativa apresentada pelas cidades industriais, cuja divulgação no Brasil ocorreria majoritariamente através de periódicos, além de livros e relatos profissionais. Essas proposições urbanísticas encontrariam aqui terreno fértil e funcionariam como elementos articuladores para as intenções de transformação urbana, embora respondendo a questões diferentes daquelas dos países de origem, devido às condições histórico-sociais e econômicas distintas entre Europa e Brasil e, em um quadro ampliado, América Latina.

Em função do adensamento populacional urbano, ocasionado por processos de migração e imigração resultantes da expansão da atividade cafeeira, a questão da falta de alojamentos para os trabalhadores ressalta na capital paulista que, contudo, permanece estruturada conforme as prioridades da elite agroexportadora. Naquele momento em que a cidade se expandia, as práticas urbanísticas aspiravam ao moderno, mas não pretendiam, como aqueles projetos de cidades modernas, chegar a um novo patamar caracterizado pela integração entre classes sociais e entre cidade e campo; ao invés de planos gerais de transformação da cidade e da sociedade, tais práticas urbanísticas constituíram projetos pontuais, que tinham como fim o embelezamento urbano, em especial das regiões centrais, áreas voltadas às necessidades da elite e de onde era em geral afastada a população pobre. Esses projetos coordenados pela oligarquia agrária liberal aplicavam “os avanços do urbanismo”, cujas referências vinham de cidades industrializadas em que se propunha a modernização a partir da reestruturação de questões sociais, tais como o alojamento, “em um quadro social inalterado” (CAMPOS, 2002:625), em que vigoravam os padrões de uma era pré-industrial, agroexportadora.

Entendemos que São Paulo, sítio para inúmeros planos de melhoramentos, apesar do desenvolvimento de uma incipiente industrialização que um dia seria a base de sua economia, e de apresentar condições de degradação urbana e sanitária, bem como de falta de moradia, semelhantes àquelas das metrópoles industriais europeias do início do século XIX, não se constituía como cidade

industrial da forma descrita por Singer (1970), a partir da confirmação de uma atividade econômica diferenciada do campo e da constituição de classes sociais tipicamente urbanas, uma delas coordenando esta atividade. A economia paulistana era ainda totalmente vinculada ao campo, dependendo da atividade cafeeira para movimentar o mercado de consumo ali estabelecido, sendo coordenada por uma elite agrária que administrava os negócios do café desde a produção no campo até a comercialização na cidade, relegando ainda uma participação econômica pouco expressiva aos produtores desvinculados do sistema cafeeiro. Nesse quadro, o fim da dualidade campo-cidade que representava a nova divisão social do trabalho e a integração entre classes sociais distintas, pontos-chave de concepções urbanística desde a Revolução Industrial, pouco representavam para o cenário da urbanização paulistana.

Configurava-se, portanto, uma apropriação apenas parcial dos elementos do urbanismo moderno, em que justamente a problemática social permanecia excluída. Noções como o zoneamento, a racionalidade da circulação viária e o higienismo, e mesmo aspectos sociais como a garantia à educação, perpassavam os planos de melhoramentos urbanos sem, contudo, pretender solucionar aquela que era a questão central nos projetos de cidades modernas, qual seja, a habitação. Assim sendo, nos apoiando em autores como Campos, Somekh e Gorelik ao tratar da urbanização paulistana desde finais do século XIX até início do século XX, sugerimos a permanência de uma aspiração ao moderno que tentou implantar o urbanismo modernizador num quadro que, contudo, se configurava conforme os rumos da especulação imobiliária e dos interesses das elites, e que manteve inalterada a estrutura social paulistana, dificultando ações mais diretamente relacionadas ao projeto moderno de cidade.

A partir de 1937 as circunstâncias econômica e sócio-política brasileira seriam redirecionadas pelo governo nacional nos moldes do Estado Novo, com foco no desenvolvimento nacional através da industrialização e na admissão do trabalhador nacional como base dessa indústria, conferindo direitos trabalhistas e sociais antes negados ao operariado. Nessa conjuntura se inserem os Institutos de Aposentadoria e Pensões como órgãos que garantiriam tais direitos aos trabalhadores associados, entre eles a assistência médica e a habitação. O quadro da urbanização paulistana era, porém, muito próximo daquele anterior ao Golpe de 1930, considerando-se que persistiam os entraves à modernização plena dados, principalmente, por interesses relacionados ao valor e à propriedade da terra urbana e pela manutenção de posições na estrutura social.

Nos conjuntos projetados sob os auspícios dos Institutos de Aposentadoria e Pensões para a então Grande São Paulo, não obstante, se demonstrava a preocupação em garantir a moradia racionalizada e saudável, bem como o acesso à cidade e ao local de trabalho, a equipamentos comunitários, áreas verdes e vida em sociedade e, ainda, a uma nova dimensão social dada não apenas pela qualidade projetual e construtiva desses empreendimentos, mas também pela sua

localização no espaço urbano e pela proposta de abrigar em um mesmo ambiente diferentes hierarquias de trabalhadores. Essas eram características comuns a grande parte dos conjuntos que revelavam uma vinculação ao ideário moderno não só de arquitetura, mas também de cidade e sociedade, por parte dos responsáveis por esses projetos, fossem os próprios IAP como provedores, fossem os profissionais de arquitetura e urbanismo envolvidos.

A produção habitacional dos IAP – e de outros órgãos que naquele momento construíram moradias populares, como a Fundação da Casa Popular e o Departamento de Habitação Popular do Distrito Federal – se apresenta como uma oportunidade para profissionais que se coadunavam com o Movimento Moderno de projetar e construir a arquitetura e a cidade modernas, baseados em novas técnicas e novas proposições sociais, com foco na moradia como geradora de projetos urbanos. Entendemos que o papel desses profissionais, entre os quais destacamos Attilio Corrêa Lima, Eduardo Kneese de Mello e Carlos Frederico Ferreira, que desde antes de sua vinculação aos IAP já procuravam inserir em seus trabalhos o ideário moderno, é fundamental para a compreensão da utilização desses princípios nos projetos residenciais dos vários Institutos, junto aos quais produziram conjuntos habitacionais onde seria possível demonstrar – ao menos no papel – o projeto moderno na íntegra, sem o tolhimento dado por condições de especulação imobiliária e segregação socioespacial.

Mesmo que grande parte dos conjuntos habitacionais dos IAP não tenha sido implantada exatamente como fora previsto em projeto, em sua concepção, mais que uma aspiração ao moderno estava presente o ideal de modernização constante nas concepções de Gorelik (In MIRANDA, 1999:58), como “os processos duros de transformação, econômicos, sociais, institucionais”, e Campos (2002:25) como “as múltiplas transformações sociais, econômicas, demográficas, culturais, comportamentais, institucionais e políticas que acompanham o processo de implantação do modo de produção capitalista e as novas realidades e relações resultantes”, em que se reconhecem elementos essenciais do projeto de cidade moderna como a habitação, a vida em comunidade e a integração das classes trabalhadoras.

Dentro de nossa proposição, consideramos que entre 1933 e 1964, a atuação dos Institutos na então Grande São Paulo através da produção de habitações caracterizou um momento em que, a despeito da simples aspiração ao moderno que regulava a urbanização paulistana geral, a própria produção de cidade se deu como um processo de modernização de fato, abarcando a função social da arquitetura definida pelo alojamento.

Essas ações permaneceram, entretanto, como projetos pontuais no espaço urbano paulistano, que se expandia vertical e horizontalmente, através de novos edifícios e loteamentos que seguiam controlados pela especulação imobiliária e pela manutenção da estrutura social, em que a posição dos ricos continuava a ditar os rumos dos pobres e a localização dos investimentos.

Quanto à utilização dos preceitos modernos, não há qualquer indicação de que o ideário presente nos conjuntos residenciais dos IAP tenha de algum modo repercutido na arquitetura ou na estrutura urbana construída no seu entorno. Cabe lembrar que alguns dos núcleos foram construídos em regiões já consolidadas ou parcialmente ocupadas, caso dos conjuntos Várzea do Carmo, ambos os da Mooca e Vila Guiomar, enquanto a outros couberam ocupações quase que pioneiras em áreas de expansão urbana, como os conjuntos Santa Cruz e Santo Antonio. Assim sendo, as áreas em que os IAP implantaram seus projetos habitacionais permaneceram segregadas com relação à cidade que as circunda, com arquitetura e desenho urbano diferenciados que refletiriam, se confirmados os ideais de seus autores, em práticas sociais também diferenciadas.

É possível apreender, no entanto, alguns fatores que podem ter prejudicado a sociabilização não apenas entre moradores, mas também com a população do entorno dos conjuntos. Acreditamos que a impossibilidade de finalização de alguns projetos, principalmente pelo prejuízo dos serviços e equipamentos coletivos é um desses aspectos, uma vez que atividades diárias, como abastecimento e estudo, que poderiam ser atendidas no espaço do próprio conjunto, precisaram ser realizadas longe dos locais de habitação. Um dos conjuntos mais prejudicados pela falta de equipamentos e serviços foi o C.R. Várzea do Carmo, cujo projeto partia da conformação de uma situação de centralidade como fator preponderante para o sucesso do empreendimento.

Não nos propusemos nesta pesquisa o aprofundamento das razões que levaram à falta de complementação das moradias nos diversos conjuntos, mas sem dúvida eram decisivos os debates no âmbito das burocracias atuariais dos Institutos, que se dividiam até mesmo quanto à produção habitacional, encarada como uma aplicação pouco rentável por alguns dos membros atuantes. Nesse sentido, foram favorecidos os bancários, posto que a política do IAPB previsse a habitação não como uma aplicação, mas como um direito do associado, fato comprovado por notícias veiculadas através da “Folha Bancária”, órgão oficial do Sindicato dos Bancários.

Outra condição importante que pode ter impedido a configuração de novas práticas de sociabilidade nos conjuntos se refere justamente ao fato de que estes poderiam atender diversas hierarquias de trabalhadores dentro da categoria, mas a própria população moradora não estava preparada para conviver com indivíduos de classes sociais diferentes. As expectativas dos arquitetos modernos ao propor a integração das classes trabalhadoras, prevendo que no mesmo conjunto ou edifício habitacional residissem desde gerentes até os mais simples empregados não se confirmavam numa sociedade ainda imbuída de valores que, desde muito tempo, colocavam ricos e pobres em espaços diferentes.

Com o término da atuação dos IAP em 1964 e posterior venda das unidades aos respectivos moradores a sociabilização entre eles seria ainda mais prejudicada pelas práticas de fechamento dos espaços comuns, que se seguiram logo na década de 1970. São exceções o C.R. Santo Antonio, que

admitiu o cercamento de quadras inteiras e, particularmente, o C.R. Santa Cruz que teve toda a gleba circundada, conformando um único espaço comum aos moradores, embora segregado do entorno, enquanto nos outros conjuntos cada edifício foi isolado dos demais. Os dois primeiros constituíram condomínios formados pela totalidade dos edifícios e espaços livres, enquanto nos demais conjuntos os edifícios constituem condomínios individualizados. A prática de condominização dos conjuntos habitacionais, porém, não é exclusiva dos empreendimentos dos IAP, sendo lugar comum nas pesquisas sobre habitação posteriores à década de 1970.

Quanto à provisão habitacional posterior ao período de atuação dos Institutos, é possível perceber uma continuidade do padrão de implantação das unidades em conjuntos residenciais com a utilização de duas tipologias principais, o edifício multifamiliar e a casa no lote unifamiliar, isolada, geminada ou em renque, como formas racionalizadas de construir moradia popular. De fato, essa reprodução dos padrões tipológicos se verifica desde os primeiros projetos de vilas operárias na Inglaterra e primeiros projetos de cidades utópicas, nos planos do urbanismo moderno na virada do século XIX para o XX, bem como nas primeiras vilas operárias construídas no Brasil, reaparecendo nos conjuntos dos IAP imbuída do ideário moderno, e propagando-se nos projetos posteriores a 1964, ainda que com redução do projeto moderno (NEGRELOS, 2010), principalmente no que diz respeito à implantação dos conjuntos no espaço urbano, em clara resposta aos movimentos de especulação do valor da terra, fator persistente na urbanização paulistana.

O debate sobre nossa suposição inicial, de que os conjuntos habitacionais dos IAP implantados na Grande São Paulo, para além da habitação constituíram também projetos de cidades modernas, não se esgota nesta dissertação. No entanto, os dados levantados através da pesquisa teórica e empírica empreendida neste trabalho de Mestrado corroboram nossa proposição ao demonstrar que a despeito da urbanização paulistana que se fazia sob uma aspiração ao moderno, nos conjuntos dos IAP se manifestavam questões sociais abstraídas pelos planos de melhoramentos, tais como a integração social dos trabalhadores e a ocupação de áreas inteiras com moradias como base de planos urbanizadores, vinculando, portanto, estes projetos de habitação popular ao projeto moderno de cidade.

Notas Metodológicas

Pareceu-nos relevante registrar os procedimentos metodológicos adotados ao longo do processo de pesquisa, em primeiro lugar porque parte deles foi modificada ou ampliada desde o plano de pesquisa encaminhado à Comissão de Pós-Graduação do então Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP, atual IAU-USP, conforme o andamento das atividades e rumos indicados pelo próprio trabalho de análise, e, em segundo lugar, porque cada ação se mostrou fundamental para o resultado final a que chegamos.

Podemos sintetizar em três as etapas metodológicas desta pesquisa, compreendendo cada uma vários procedimentos, conforme se descreve na sequência:

- 1) A revisão e delimitação do marco teórico;
- 2) A observação e avaliação dos Casos de Referência e Estudos de caso;
- 3) A análise e síntese de dados.

1) Revisão e delimitação do marco teórico

A revisão bibliográfica foi importante para o embasamento das intenções de trabalho e alguns temas se mostraram, desde o início, fundamentais para o esclarecimento da proposta, partindo do próprio título da pesquisa:

- 1) Quanto ao tema dos projetos de habitação popular, dentre outros aspectos, procurou-se entender sua origem, suas características e em que momento começaram a ser produzidos no Brasil;
- 2) Quanto ao tema dos projetos de cidade moderna, buscou-se também analisar suas características e especificidades, sua origem e como o projeto moderno de cidade se aplicou às cidades brasileiras;
- 3) O estudo específico da atuação dos Institutos e Aposentadoria e Pensões foi fundamental na compreensão de seu papel como produtores de moradia popular, uma vez que os IAP não eram órgãos provedores de habitação, o que indicou a necessidade de especificar a política de cada IAP referente à produção habitacional.

Com base nestes temas procedemos à revisão e à delimitação do marco teórico que permitiram o esclarecimento de questões essenciais para a compreensão dos objetos da pesquisa e, portanto, para fundamentar o desenvolvimento da mesma. A partir da pesquisa bibliográfica e das

visitas a campo chegamos a questionamentos e discussões que foram ampliadas à Banca de Qualificação realizada em Fevereiro de 2012, como proposta de debate:

- 1) Sobre a relação entre Estado e Arquitetura Moderna no curso da atuação dos Institutos de Aposentadoria e Pensões;
- 2) Sobre o papel dos Institutos de Aposentadoria e Pensões como instrumentos provedores de bem-estar social e inclusão com ascensão social – pelo reconhecimento dos trabalhadores associados como cidadãos – às massas trabalhadoras no âmbito da política estatal no período 1930-1964;
- 3) Sobre os tipos de participação dos profissionais atuantes nos projetos dos conjuntos residenciais dos IAP, em termos do significado de suas pretensões individuais dentro do contexto político e dos próprios IAP.

Estas são questões que não pretendemos esgotar nesta pesquisa, mas que procuramos também compreender e delinear dentro de nossas intenções, principalmente quanto à relevância dos conjuntos dos IAP como projetos de habitação e cidade moderna no cenário social e urbano da época, marcado por uma “vontade modernizadora” (CAMPOS, 2002), resultante da rigidez das estruturas sociais e da especulação da terra urbana, que, de certo modo, reduziram o alcance do projeto moderno de cidade no Brasil.

Após a Qualificação, nossos próprios questionamentos e os apontamentos dos professores convidados para a Banca, Prof. Dr. Carlos A. Martins e Prof. Dra. Ana Paula Koury, indicaram a introdução de novos objetos de estudo, também necessários para a elucidação de nossa proposição:

4) A compreensão do papel dos profissionais designados para projetar os conjuntos habitacionais dos IAP, estivessem ou não inseridos na burocracia atuarial dos Institutos, se mostrou como ponto-chave no entendimento da apropriação ou utilização do ideário moderno na produção desses conjuntos, o que nos levou a pesquisar o trabalho específico de alguns destes profissionais de modo a melhor compreender sua importância no quadro da produção de habitação popular e de cidade no período estudado;

5) A urbanização de São Paulo também se mostrou um tema necessário para a compreensão do momento político e urbano específico em que foram implantados os conjuntos estudados e, assim, procuramos compreender as diferentes fases e agentes de urbanização, bem como as relações desse processo com o projeto moderno de cidade.

2) Observação e avaliação

Organização tipológica

Conforme o levantamento realizado através da revisão bibliográfica, consideramos para a análise tipológica os 32 conjuntos habitacionais empreendidos⁶¹ pelos Institutos (e Caixas⁶²) de Aposentadoria e Pensões na então Grande São Paulo, nos quais identificamos três diferentes tipologias:

1) Tipologia de grupos de edifícios de habitação multifamiliares para locação e/ou venda.

Neste grupo destacam-se o Conjunto Residencial Vila Guiomar em Santo André (IAPB, 1942-53), embora apresente também a tipologia de casas unifamiliares (e geminadas); o Conjunto Residencial Várzea do Carmo (IAPB, 1938-42); o Conjunto Residencial da Mooca (IAPB, 1946-49); o Conjunto Residencial Santa Cruz (IAPB, 1948-49); o Conjunto Residencial da Mooca (IAPETC, 1946-49) e o Conjunto Residencial Santo Antônio (IAPB, 1962-67) (BONDUKI, 2011).

2) Tipologia de edifícios de habitação multifamiliares verticalizados para locação e venda.

Encontram-se neste grupo o Conjunto Residencial Japurá (IAPB, 1947), o Conjunto Residencial Vila Anchieta (IAPB, 1943), o Conjunto Residencial Nove de Julho (IAPB, 1946), o Edifício Xavier (IPASE, 1932[sic]) e o Edifício Ícaro (CAPSATC, 1954) (BONDUKI, 2011).

3) Tipologia de casas unifamiliares (isoladas, geminadas ou em renques) para locação e venda.

Neste grupo consideramos parte do Conjunto Residencial Vila Guiomar em Santo André (IAPB, 1942-53), o Conjunto Residencial Jardim Piratininga em Osasco (IAPB, 1946-50), o Conjunto Residencial da Pedreira Guacuri (IAPB, s/ data), o Conjunto Residencial de Vila Mariana (IAPB, 1942), o Conjunto Residencial de Perdizes (IAPC, s/ data), o Conjunto Residencial Anhanguera (IAPC, 1945), a Comunidade Brasília Machado Neto em Suzano (IAPC, 1958), a Cidade Comerciária Presidente Vargas (IAPC, 1954), o Conjunto Residencial Vila Isa (IAPC, 1951), o Conjunto Residencial Ibirapuera I (IAPB, 1939), o Conjunto Residencial Ibirapuera II (IAPB, 1939), o Conjunto Residencial Manduri (IAPB, 1939), o Conjunto Residencial Santo Amaro (IAPB, 1957), o Conjunto Residencial Vila Sabará (IAPETC, 1955-66), o Conjunto Residencial da Barra Funda (CAPFESP, 1939), o Conjunto Residencial Chácara do Castelo e Vila Deodoro (CAP, s/ data), o Conjunto Residencial no Tatuapé (CAP, 1944), o Parque São Jorge (CAP, 1936), a Cidade Dutra (CAP Eletricitários, 1959), a Vila dos Eletricitários (CAP, 1953),

⁶¹ Segundo Bonduki (2011) outros quatro conjuntos foram projetados para a então Grande São Paulo, não sendo, porém, construídos.

⁶² Mesmo após 1933 algumas categorias profissionais continuaram a se organizar em Caixas de Aposentadoria e Pensões, caso dos ferroviários (IAPFESP formulado somente em 1960) e empregados em órgãos públicos.

o Jardim Aeroporto (CAPFESP, s/data) e a Vila Sorocabana em Guarulhos (IAPFESP, s/data) (BONDUKI, 2011).

No âmbito desta pesquisa, apesar do grande número de conjuntos com tipologia de casas unifamiliares, destacamos aqueles associados à tipologia de grupos de edifícios multifamiliares, pois entendemos que a utilização dos princípios modernos e a produção de cidade nestes casos sejam mais evidentes, dados as grandes glebas que ocuparam e o momento em que foram implantados dentro do processo de urbanização paulistano.

Casos de Referência e Estudos de Caso

A orientação metodológica de dividir os objetos de interesse em casos de referência e estudos de caso permitiu a construção de um procedimento de teste que pôde ser aplicado em um primeiro momento da pesquisa, como forma de avaliar não apenas os conjuntos selecionados, como também o próprio procedimento adotado. A seleção dos casos de referência se baseou na compreensão de que alguns conjuntos habitacionais dos IAP foram mais abordados pela historiografia consolidada, resultando, conseqüentemente, em maior quantidade de material disponível para pesquisa, sendo eles o C.R. Várzea do Carmo (IAPI), o C.R. da Mooca (IAPI) e o C.R. Vila Guiomar (IAPI), nos quais testamos nossas proposições; também foi estudado como caso de referência o C.R. da Lagoinha (IAPI) em Belo Horizonte.

Na aplicação deste primeiro procedimento aos casos de referência, procuramos observar os conjuntos em sua totalidade – edifícios construídos, sistema viário, equipamentos, eventuais alterações e demolições, edifícios projetados, mas não construídos – e, ainda, seu papel como objetos inseridos no espaço urbano – sua relação com o entorno, eventuais repercussões do ideário de projeto constante nos conjuntos para o entorno. A aplicação deste roteiro em visitas técnicas, associada à pesquisa bibliográfica, resultou em registros iconográficos e escritos que, por um lado, atenderam às questões levantadas e, por outro, suscitaram dúvidas quanto ao procedimento adotado nas visitas a campo, em especial quanto ao objetivo destas abordagens.

As visitas técnicas nos ofereceram uma visão contemporânea dos conjuntos, em parte diferente das propostas originais de projeto. Deste modo, a compreensão dos conjuntos selecionados como projetos de um urbanismo moderno pareceu estar embasada principalmente a partir da revisão do marco teórico e pesquisas em fontes primárias e secundárias, independentemente da pesquisa de campo. Esse questionamento indicou duas possibilidades de ação:

- a) A abordagem dos conjuntos dentro de um período datado, 1930 até 1964, que corresponde à vigência dos Institutos de Aposentadoria e Pensões como órgãos que produziram habitação popular e que englobaria desde a análise dos projetos até o momento da implantação dos conjuntos,
- b) A análise dos empreendimentos desde sua implantação até o momento presente, que englobaria discussões quanto ao desempenho destes espaços no ambiente urbano envolvendo as alterações na própria temática da produção habitacional e da moradia urbana e, ainda, a apropriação destes conjuntos pela população.

Sendo o enfoque inicial desta pesquisa a análise dos conjuntos residenciais dos IAP, compreendendo que em sua concepção foram projetados não apenas como moradias, mas como protótipos de cidades modernas, e com base nos apontamentos realizados pela Banca de Qualificação, consideramos que a abordagem datada seria a mais apropriada metodologicamente.

Para os estudos de caso, portanto, a análise dos projetos originais, dos conceitos incorporados por seus autores, bem como de sua inserção dentro do contexto urbano na época de sua implantação, se mostraram suficientes para nossa proposição e sua fundamentação. Nesse quadro, as visitas a campo contribuiriam para o melhor entendimento dos casos através da experiência empírica, ainda observando os conjuntos em sua totalidade, mas preocupando-nos essencialmente em registrar como se deu a construção dos projetos originais e como ocuparam o espaço de cidade a eles destinado na época de sua implantação, independentemente de sua eventual descaracterização atual.

Para a seleção dos Estudos de Caso procedemos inversamente, com a escolha de conjuntos menos contemplados pela historiografia, mas que consideramos de igual importância para a compreensão do papel dos Institutos de Aposentadoria e Pensões, bem como dos profissionais envolvidos nos projetos, no atendimento às necessidades de moradia e na construção do urbanismo moderno na cidade de São Paulo.

Assim, os novos procedimentos foram adotados para o C.R. da Mooca (IAPETC), o C.R. Santa Cruz (IAPB) e o C.R. Santo Antonio (IAPB), sendo estes analisados a partir da pesquisa teórica em fontes primárias, majoritariamente pela análise dos mapeamentos topográficos e levantamentos aerofotogramétricos realizados pelas empresas SARA BRASIL S/A e VASP, em 1930 e entre 1952 e 1959, respectivamente, e pelo GEGRAN em 1974, e dos projetos originais encontrados no Departamento de Gestão de Documentos Públicos na Divisão do Arquivo Municipal de Processos da Prefeitura de São Paulo. Cabe dizer que na ocasião da solicitação dos processos para análise, parte do material se encontrava fora do Arquivo por demanda de outros órgãos municipais, não sendo possível o exame dos projetos referentes ao C.R. Santo Antonio.

Uma fonte secundária de suma importância foi a Tese de Livre Docência de Nabil Bonduki, “Os Pioneiros da Habitação Social no Brasil”, apresentada em 2011, onde pudemos encontrar os

dados referentes ao funcionamento e à política de cada Instituto, além da caracterização precisa de cada conjunto habitacional, importante para a verificação de nossos próprios levantamentos.

Outra fonte secundária relevante foi a “Folha Bancária”, publicação oficial do Sindicato dos Bancários, onde interessaram as considerações da categoria a respeito da garantia de direitos sociais como assistência médica e habitação, sendo esta uma das classes mais combativas e cujo sindicato era bastante ativo quanto à reivindicação dos direitos dos bancários. Eram sempre noticiadas também as construções de conjuntos habitacionais pelo IAPB, cuja política previa a moradia como direito do associado e não apenas como aplicação de reservas.

3) A análise e síntese de dados

Tendo concluído a revisão do marco teórico e a avaliação dos conjuntos habitacionais dos IAP selecionados, tanto como referências quanto como estudos de caso, foi possível avaliar conjuntamente os dados referentes aos projetos de habitação popular, aos projetos de cidades modernas, à urbanização paulistana e as informações obtidas e estudadas quanto à atuação dos Institutos no campo da moradia popular.

A partir da análise comparativa destes elementos, verificamos similitudes e também diferenças entre o que levantamos como projeto moderno de cidade e de moradia popular e os projetos dos conjuntos habitacionais dos IAP, inseridos no processo de urbanização paulistana.

Acreditamos que no âmbito das competências da pesquisa de Mestrado tenha sido possível discutir amplamente a questão que nos propusemos no que concerne ao entendimento destes conjuntos construídos na então Grande São Paulo como projetos de habitação popular e de cidade moderna, tema que, contudo, não se esgota neste trabalho, mas, ao contrário, permite novas proposições e investigações.

Referências Bibliográficas⁶³

ALARCÓN, María Teresa. *El Plan Cerdá para Barcelona y el urbanismo argentino del siglo XIX*. Disponível em: <<http://arq.unne.edu.ar/publicaciones/areadigital/area2/alarconplancerda.htm>>. Acesso em: 09 jan. 2013.

ACKEL, Luiz Gonzaga M. *Attilio Corrêa Lima: uma trajetória para a modernidade*. Tese de Doutorado. FAU-USP, São Paulo, 2007.

ACKEL, Luiz G.M.; CAMPOS, Candido M. “Antecedentes: a modernização de São Paulo” In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. (Org.) *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002, p.13-32.

ACKEL, Luiz G.M.; CAMPOS, Candido M. “Freire e Bouvard: a cidade européia” In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. (Org.) *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002, p.33-54.

AGUIAR, Tito Flávio R. de. *Vastos Subúrbios da Nova Capital: Formação do Espaço Urbano na Primeira Periferia de Belo Horizonte*. Tese de Doutorado. FFCH-UFMG, Belo Horizonte, 2006.

ALVEZ, Fernando de B. *Cidadania e direitos Sociais*, 2005. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=7627&p=2>>. Acesso em 05 jul. 2010.

ANDRADE, Carlos R. M. *A Peste e o Plano: O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação (Mestrado), FAU-USP, São Paulo, 1992. Volumes I e II.

ANDRADE, Carlos R. M. “Ressonâncias do tipo cidade-jardim no urbanismo de cidades novas no Brasil” In: *Anais do VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Natal, 24 a 27 out. 2000. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/738>>. Acesso em 10 jan. 2013.

ANDRADE, Carlos R. M.; CORDOVIL, Fabíola C. S. “A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as ‘requalificações urbanas’” In: *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona*, 26 a 30 maio 2008. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/55.htm>>. Acesso em 20 out. 2011.

ANELLI, Renato Luiz S. “Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB” In: *Arquitextos*, São Paulo, 07.082, Vitruvius, mar. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>. Acesso em 06 out. 2012.

ANGELO, Michelly Ramos de. *Les Développeurs. Louis-Joseph Lebreton e a SAGMACS na formação de um grupo de ação para o planejamento urbano no Brasil*. Tese de doutorado, EESC-USP, São Carlos, 2010.

⁶³ Em acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 6023.

ANTONUCCI, Denise. "SAGMACS: o estudo que fez escola" In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. (Org.) *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002. p.95-108.

AYMONINO, Carlo. *Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna*. Barcelona:Gustavo Gili, 1972.

AZEVEDO, Sérgio de; ANDRADE, Luis A.G. de. *Habitação e Poder. Da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional de Habitação*. Rio de Janeiro:Zahar Editores, 1982.

BENÉVOLO, Leonardo. *As Origens da Urbanística Moderna*. São Paulo:Martins Fontes, 1981.

BENÉVOLO, Leonardo. *História das Cidades*. São Paulo:Perspectiva, 1983.

BENÉVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. 4. ed. – São Paulo:Perspectiva, 2009.

BERDOULAY, Vincent. "Modernismo e espaço público: o Plano Agache do Rio de Janeiro" In: *Revista Território - Rio de Janeiro - Ano VII, n. 11, 12 e 13, set./out. 2003*, p. 123-132.

BLAY, Eva Alterman. *Eu não tenho onde morar: Vilas Operárias na Cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985.

BONDUKI, Nabil G. *Origens da Habitação Social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 1998.

BONDUKI, Nabil G. (Org.). *Afonso Eduardo Reidy*. Instituto Lina Bo e P.M. Bardi. Lisboa:Editorial Blau, 2000.

BONDUKI, Nabil G.; KOURY, Ana Paula. "Das reformas de base ao BNH. As propostas do Seminário de Habitação e Reforma Urbana" In: *Arquitextos*, São Paulo, 10.120, Vitruvius, maio 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.120/3432>>. Acesso em ago. 2011.

BONDUKI, Nabil G. *Pioneiros da habitação social no Brasil*. Tese de Livre-Docência. FAU-USP, São Paulo, 2011. Volumes 1 e 2 .

BONFATO, Antonio Carlos. "Jorge de Macedo Vieira. O Orgânico e o Geométrico na Prática Urbana (1920-1960)" In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Publicação semestral da ANPUR. Vol.5, n. 2, nov. 2003, p.75-93.

BOTAS, Nilce Cristina A. *Entre o progresso técnico e a ordem política: arquitetura e urbanismo na ação habitacional do IAPI*. Tese de doutoramento. FAU-USP, São Paulo, 2011.

BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. 4. ed. - São Paulo:Editora Perspectiva, 2002.

BRUNA, Paulo. *Os Primeiros Arquitetos Modernos. Habitação Social no Brasil 1930-1950*. Tese de Livre-Docência, FAU-USP, São Paulo, 1998.

BURNHAM, Daniel H., EDWARD H. Bennett. *Plan of Chicago*. The Commercial Club of Chicago. Chicago: The Commercial Club, 1909.

CAMPOS, Candido Malta. *Os Rumos da Cidade. Urbanismo e Modernização em São Paulo*. São Paulo: SENAC, 2002.

CAPANEMA, Gustavo. "Depoimento sobre o edifício do Ministério da Educação" In: XAVIER, Alberto. *Depoimento de uma Geração. Arquitetura Moderna Brasileira*. São Paulo: Cosac&Naify, 2003. p.121-131.

CAVALCANTI, Lauro. "Le Corbusier, o Estado Novo e a Formação da Arquitetura Moderna Brasileira" In: GUERRA, A. (Org.) *Textos Fundamentais sobre a História da Arquitetura Moderna no Brasil*. São Paulo: Romano Guerra, 2010, vol. 1., p.109-115.

CASAS PARA OS INDUSTRIÁRIOS In: *Industriários*. Órgão oficial do IAPI. n. 17, out. 1950. p. 3-4.

CESTARO, Lucas R. *Urbanismo e Humanismo: A SAGMACS e o estudo da "Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana"*. Dissertação (Mestrado). EESC-USP, São Carlos, 2009.

CESTARO, Lucas. *A SAGMACS E A QUESTÃO HABITACIONAL: Da Pesquisa Empírica a Propostas e Ações*. Trabalho apresentado na disciplina SAP 5821 – Habitação e a Construção do Ambiente Urbano. dez. 2011.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. Coleção Estudos. 3. ed., São Paulo: Perspectiva, 1992.

CONDURU, Roberto. "Razão em forma: Affonso Eduardo Reidy e o espaço arquitetônico moderno" In: *Revista Risco*. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU/EESC-USP, [São Carlos], n.2, 2005, p.24-37. Disponível em: <http://www.iau.usp.br/revista_risco/Risco2-pdf/art2_risco2.pdf> Acesso em 10 jul. 2011.

CONGRESSO DE Mutualismo in: *Estado de São Paulo*. São Paulo, 17 mar. 1911. Estudos Econômicos, p. 3. Disponível em: <<http://blogs.estadao.com.br/arquivo/tag/economizadora-paulista/>>. Acesso em 23 ago. 2011.

CORDEIRO, Simone L. "Moradia Popular na Cidade de São Paulo (1930-1940) – Projetos e Ambições" In: *Histórica - Revista Eletrônica do Arquivo Público de São Paulo*. Ano 01, abr. 2005. Disponível em: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao01/materia03/>>. Acesso em 10 ago. 2011.

CORRÊA LIMA, Attilio. "Plano Diretor da Cidade de Goiânia", Campinas (GO), 10 jan. 1935 In: *Arquitetura. Revista do Instituto de Arquitetos do Brasil*, n. 14. Rio de Janeiro, ago. 1963. p. 10-16.

CORRÊA LIMA, Attilio "Parecer sobre o plano da Cidade Operária da F. N. M.", Rio de Janeiro, 24 ago. 1943 In: *Arquitetura. Revista do Instituto de Arquitetos do Brasil*, n. 14. Rio de Janeiro, ago. 1963. p. 5-9.

CORREIA, Telma de Barros. *A construção do Habitat Moderno no Brasil – 1870 - 1950*, São Carlos: RiMa/FAPESP, 2004.

CORREIA, Telma de Barros. "O modernismo e o núcleo fabril: o plano da cidade operária da F.N.M. de Attilio Correia Lima" In *3º Seminário DOCOMOMO Brasil*, São Paulo, 8 a 11 dez. 1999. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_A1F/Telma_correia.pdf> Acesso em 26 out. 2011.

COSTA, Alcilia Afonso A. "As contribuições arquitetônicas habitacionais propostas na Cidade dos Motores (1945-46). Town Plannings Associates. Xerém, RJ." In: *Arquitextos*, São Paulo, 11.124, Vitruvius, set. 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.124/3575>>. Acesso em 26 out. 2011.

COSTA, Marcos de Oliveira. *O Departamento de Habitação Popular: Política e Habitação entre 1946 e 1962*. Dissertação (Mestrado). FAU-USP, São Paulo, 2004.

COSTA, Lucio. “Muita construção, alguma arquitetura e um milagre” In: XAVIER, Alberto. *Depoimento de uma Geração. Arquitetura Moderna Brasileira*. São Paulo: Cosac&Naify, 2003. p. 78-97.

ENGELS, Friedrich. *A Questão da Habitação*. São Paulo:Acadêmica, 1987.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930. História e Historiografia*. 11. ed. São Paulo:Brasiliense, 1987.

FARAH, Marta F. dos Santos. *Estado, Previdência Social e Habitação*. Dissertação (Mestrado). FFLCH-USP, São Paulo, 1983.

FEE, Elizabeth; BROWN, Theodore. “The Public Health Act of 1848” In: *Bulletin of the World Health Organization*. v. 83 (11), Nov. 2005, p. 866-867. Disponível em: <<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/journals/522/>>. Acesso em 28 jul. 2011.

FERRARI, Camila; NEGRELOS, Eulalia Portela. “Várzea do Carmo: que projeto de cidade interessa implementar?” In: XIV SAL – *Seminário de Arquitetura Latino-Americana*. Campinas, 8 a 11 nov. 2011.

FINEP/GAP Habitação Popular. *Inventário da Ação Governamental*, São Paulo:Finep,1985.

FISCHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: Ensino e Profissão em São Paulo*. São Paulo:FAPESP:EDUSP, 2005.

FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo:Martins Fontes, 2000.

FUNDAÇÃO DO IDORT. *IDORT/SP, História*. São Paulo. Disponível em: <<http://www.idort.com/History>> Acesso em 15 ago. 2011.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32. ed.. São Paulo:Companhia Editora Nacional, 2003.

GIMENES, Francisco Carlos. *A Cidade dos Motores: três projetos*. Dissertação (Mestrado), EESC-USP, São Carlos, 1998.

GONSALES, Célia H. C. “Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão” In: *Arquitextos*, São Paulo, 05.059, Vitruvius, abr. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/473>> Acesso em 23 set. 2011.

GORELIK, Adrián. “O moderno em debate: cidade, modernidade e modernização” In: MIRANDA, Wander Melo (Org.). *Narrativas da modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999, p.55-80.

(AS) GRANDES AVENIDAS e os Melhoramentos In: *Revista de Engenharia*. São Paulo, vol. 1, n. 2, 10 jul. 1911, p. 44-55.

GROPIUS, Walter (a). “Os fundamentos sociológicos da moradia mínima (para a população trabalhadora da cidade)” In: AYMÓNINO, Carlo. *Vivienda racional. Ponencias de los congresos CIAM 1929-1930*. Barcelona:Gustavo Gili, 1973.

GROPIUS, Walter (b). *Construção baixa, média ou alta?* In: AYMÓNINO, Carlo. *Vivienda racional. Ponencias de los congresos CIAM 1929-1930*. Barcelona:Gustavo Gili, 1973.

GUIMARÃES, Berenice M. "A concepção e o Projeto de Belo Horizonte: a utopia de Aarão Reis" In: RIBEIRO, Luiz C.Q. e PECHMAN, Robert (Org.). *Cidade, Povo e Nação. Gênese do Urbanismo Moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 123-140.

HALL, Peter. *Cidades do Amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HIGGINBOTHAM, Peter. *The Workhouse*. Disponível em: <<http://www.workhouses.org.uk/>>. Acesso em 29 ago. 2011.

HILBERSEIMER, Ludwig. *La arquitectura de la gran ciudad*. Barcelona : Gustavo Gili, 1999.

(A) HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO DE WASHINGTON = History of Planning in Washington, 2005. Tradução Maíra Fróes e Mauro Almada. Disponível em: <http://www.vivercidades.org.br/publicue_222/web/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=939&sid=14&tpl=printervie> / <www.ncpc.gov/about/histplann/histplann.html>. Acesso em 22 set. 2011.

HISTORY OF SALTS MILL. Disponível em: <<http://www.saltsmill.org.uk/pdf/history.pdf>> Acesso em 26 set. 2011.

HOWARD, Ebenezer. *Cidades-Jardins do Amanhã*. Introdução Dácio A. B. Ottoni. São Paulo: Hucitec, 1996.

IAPÍ. *A criação e a organização do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários*. Rio de Janeiro: Tipografia Mercantil, 1939.

LAMAS, José M. R. G. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian: Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.

LE CORBUSIER. *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1981.

LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.

LE CORBUSIER. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LE CORBUSIER. *Precisões sobre um Estado Presente da Arquitetura e do Urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

LEME, Maria Cristina S. *Planejamento em São Paulo: 1930-1969*. Dissertação (Mestrado) FAU-USP, São Paulo, 1982.

LEME, Maria Cristina S. "A formação do pensamento urbanístico, em São Paulo, no início do século XX" In: *Espaço e debates*. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Cidade e História, Ano XI, n. 34, 1991. p. 64-70.

LEME, Maria Cristina S. "A Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil" In: LEME, Maria Cristina (Org.) *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel/ FAUUSP/ FUPAM, 1999.

MAIA, Prestes. *Introdução ao estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. Prefeitura de São Paulo – Comissão do Tietê. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930.

MAIS DE CEM CASAS para bancários serão construídas nesta capital In: *Folha Bancaria*. São Paulo, ano I, n.1, 02 set. 1939, p.6.

MANOEL, Sálua Kairuz. "Conjunto Residencial de Deodoro: A Experiência Moderna da Fundação da Casa Popular" In 3º Seminário DOCOMOMO Brasil, São Paulo, 8 a 11 dez. 1999. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_B5F/Salua_manoel.pdf> Acesso em 26 out. 2012.

MARTINS, Carlos A. F. *Arquitetura e Estado no Brasil. Elementos para uma investigação sobre a constituição do discurso moderno no Brasil; a obra de Lucio Costa (1924-1952)*. Dissertação (Mestrado). FFLCH-USP, São Paulo, 1987.

MARTINS, Carlos A. F. *Razón, Ciudad e Naturaleza: la Genesis de los Conceptos en el Urbanismo de Le Corbusier*. Tese de Doutorado, UPM-Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Madrid, 1992.

MARTINS, Carlos A. F. *Arquitetura Moderna Brasileira em Contexto – uma Proposta de Revisão Historiográfica*. Tese de Livre-Docência EESC-USP, São Carlos, 1998.

MEMORIAL DESCRITIVO PARA O ANTE-PROJETO de Aproveitamento do Terrenos do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários, à Rua Santa Cruz. Prefeitura Municipal de São Paulo – Departamento de Arquitetura, 1948

MENEGUETTI, Karin S.; REGO, Renato L.; BELOTO, Gislaíne E. "Maringá - a paisagem urbana e o sistema de espaços livres. In *Paisagem ambiente*, São Paulo, n. 26, 2009. Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?pid=S0104-60982009000100003&script=sci_arttext> Acesso em 10 jan. 2013.

MORAES, Fernanda B. *Um Homem e seu Tempo. Aarão Reis*. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/81/imprime23985.asp>> Acesso em 08 nov. 2011.

MOREIRA, Fernando Diniz. "Urbanismo, modernidade e projeto nacional: reflexões em torno do Plano Agache" In: 6º Seminário DOCOMOMO Brasil. Niterói, 16 a 19 nov. 2005.

MORSE, Richard. *Formação Histórica de São Paulo. De Comunidade à Metrópole*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

MOTA, Juliana Costa. *Planos Diretores de Goiânia, década de 60: a inserção dos arquitetos Luís Saia e Jorge Wilhelm no campo do planejamento urbano*. Dissertação (Mestrado). EESC-USP, São Carlos, 2004.

MURIE, Alan. *Housing inequality and deprivation*. London: Heinemann Educational, 1983.

NEGRELOS, Eulalia Portela. *Remodelação de bairros populares em São Paulo e Madrid 1976-1992. Projeto e Participação Popular*. Dissertação (Mestrado). FAU-USP, São Paulo, 1998.

NEGRELOS, Eulalia Portela. *Técnica e Estratégia Política. Grandes Projetos Urbanos na Região Metropolitana de São Paulo*. Tese de Doutorado. FAU-USP, São Paulo, 2005.

NEGRELOS, Eulalia Portela. "Habitação Social Pós-1964 no Município de São Paulo. Contribuições ao Debate sobre o Moderno e a Produção da Cidade" In: *XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Vitória, 5 a 8 out. 2010.

OSWALDO CRUZ, *Origens e Primeiros Estudos*. Disponível em: <<http://www.fiocruz.br/biosseguranca/Bis/Biograf/ilustres/oswaldocruz.htm>> Acesso em 21 out. 2011.

PAOLI, Maria Célia. "São Paulo operária e suas imagens (1900-1940)" In: *Espaço & Debates*. São Paulo:NERU, Ano XI, n. 33, 1991, p.27-40.

PEABODY. *About Us*. Disponível em: <<http://www.peabody.org.uk/>>. Acesso em 10 ago. 2011.

PEREIRA, José Carlos. *Estrutura e Expansão da Indústria em São Paulo*. São Paulo:Nacional, 1967.

PEREIRA, Margareth da Silva. "Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache de Le Corbusier para o Rio de Janeiro" In: RIBEIRO, Luiz C.Q. et PECHMAN, Robert (Org.) *Cidade, Povo e Nação*. Rio de Janeiro:Civilização Brasileira, 1996. p. 363-376.

PEREIRA PASSOS, VIDA E OBRA In: *Rio Estudos*, n.221, Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro:Instituto Pereira Passos, ago. 2006.

PESSOLATO, Cintia. *Conjunto IAPI Vila Guiomar – Santo André - SP: projeto e história*. Dissertação (Mestrado). FAU-USP, São Paulo, 2007.

PLAN ZUID In: *Amsterdam City Archives*. Disponível em: <http://stadsarchief.amsterdam.nl/english/amsterdam_treasures/maps/plan_zuid/index.en.html> Acesso em 11 out. 2011.

PORTO, Rubens. *O Problema das Casas Operárias e os Institutos de Aposentadoria e Pensões*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1938.

REGINO, Aline N.; PERRONE, Rafael Antonio C. "Eduardo Augusto Kneese de Mello: sua contribuição para habitação coletiva em São Paulo" In: *Revista Risco*. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU/EESC-USP, [São Carlos], n.9, 2009. p. 56-97. Disponível em: <http://www.iau.usp.br/revista_risco/Risco9-pdf/02_art04_risco9.pdf> Acesso em: 10 jul. 2011.

RELATÓRIO DO PREFEITO JUSCELINO Kubitschek de Oliveira para o Governador Benedicto Valladares Ribeiro [título atribuído], 1940-1941 In *Relatórios de Prefeitos*. Disponível em: <<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?app=arquivopublico>> Acesso em jun. de 2011.

RICHARDSON, Benjamin W. *Hygeia, a City of Health*. 1876. Disponível em: <<http://www.gutenberg.org/ebooks/12036>> Acesso em: 13 jul. 2011.

ROLNIK, Raquel. *A Cidade e a lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

ROVIRA, Josep et al. *Sert 1928-1979. Half a century of architecture. Complete Work*. Barcelona:Fundación Juan Miró, 2005.

(O) SALÁRIO DO BANCÁRIO e a carteira predial do instituto In: *Folha Bancaria*, São Paulo, Ano III, n. 10, jun. 1942, p.12

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral. (Coord.). *São Paulo 1934-1938 Os anos da Administração Fabio Prado*. São Paulo: FAU-USP, 1999.

SANTOS, Lena C. *Arquitetura Paulista em torno de 1930 - 1940*. Dissertação (Mestrado). FAU-USP, São Paulo, 1985.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *Cidadania e Justiça*. Rio de Janeiro:Editora Campus, 1979.

SCHIFFER, Sueli Ramos. "São Paulo como pólo dominante do mercado unificado nacional" In: DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo:Edusp, 1999. p. 73-110.

SILVA, Luís Octávio. "Primórdios da habitação social: as experiências do entreguerras na Europa e Estados Unidos" In: *Arquitextos*, São Paulo, 09.097, Vitruvius, jun. 2008. <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/136>>. Acesso em 18 jul. 2011.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. "A pesquisa e o debate urbanístico em São Paulo (1900-1920). As proposições em torno do tema da 'casa e cidade salubres'" In: *X Enanpur*, Sessão Livre, 2003. p. 49-55.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. "Melhoramentos na área central de São Paulo – o caso da renovação da rua Libero Badaró, 1911-1918" In: LEME, Maria Cristina (Org.) *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo:Studio Nobel/ FAUUSP/ FUPAM, 1999.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. "O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo" In: *Espaço e debates*. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Cidade e História, Ano XI, n. 34, 1991. p. 71-74.

SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. 5. ed. São Paulo:Brasiliense, 1978.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. "Plano de avenidas: o diagrama que se impôs" In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. (Org.) *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002. p.55-72.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. "Relatório Moses: a emergência da metrópole" In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. (Org.) *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002. p.83-94.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. "Desenvolvimento local e projetos urbanos" In: *Arquitextos*, São Paulo, 05.059, Vitruvius, abr. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05059/470>>. Acesso em: 15 out. 2012.

SUN LIFE PROPERTIES Limited In: *The National Archives. Lambeth Archives Department*. Disponível em: <<http://www.nationalarchives.gov.uk/a2a/records.aspx?cat=088-iv122&cid=0#0>>. Acesso em 29 ago. 2011.

TAFURI, Manfredo. *Projeto e Utopia*. Lisboa:Presença, 1985.

THE SOCIETY FOR IMPROVING the condition of the labouring classes In: *The National Archives. Lambeth Archives Department*. Disponível em: <<http://www.nationalarchives.gov.uk/a2a/records.aspx?cat=088-iv163&cid=0#0>>. Acesso em 29 ago. 2011.

TREMENHEERE, Major-General G.B. *Dwellings of the Labouring Classes in the Metropolis*. London:Knight & Company, 1856.

TREVISAN Ricardo; SILVA, Ricardo S. "Águas De São Pedro: A Primeira Cidade-Jardim Brasileira" In: *Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Niterói-RJ, 9 a 12 nov.2004. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/952>>. Acesso em 10 jan. 2013.

VICENTINO, Cláudio. *História Geral*. São Paulo:Scipione, 1997.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo:Studio Nobel:FAPESP:Lincoln Institute, 2001.

WEFFORT, Francisco. *O Populismo da Política Brasileira*. Rio de Janeiro:Paz e Terra, 1980.

WERNER, E. et al. *Pluralismo na Habitação*. São Paulo:Annablume, 2001.

ZIONI, Silvana. "O plano da Light e a comissão de estudos de transporte coletivo: o transporte urbano sai dos trilhos" In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido M. (Org.) *A Cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mack Pesquisa, 2002. p.73-82.

ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. *Avenidas 1950-2000. 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo*. São Paulo:EDUSP, 2009.

Leis e Decretos

BRASIL. Decreto nº 19.433, de 26 de novembro de 1930. Cria o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Rio de Janeiro, DF, 26 nov. 1930. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/imprensa/versao-integral-do-decreto-7.htm>>. Acesso em 23 ago. 2011.

BRASIL. Decreto nº 4.682 de 24 de janeiro de 1923. Cria em cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no país, uma Caixa de Aposentadoria e Pensões para os respectivos empregados. Rio de Janeiro, DF, 24 jan. 1923. Disponível em: <<http://www81.dataprev.gov.br/sislex/paginas/23/1923/4682.htm>>. Acesso em 23 ago. 2011.

BRASIL. Decreto nº 19.496, de 17 de dezembro de 1930. Altera os Arts. 10 e 12 da Lei [lê-se Decreto] nº 5.109, de 20 de dezembro de 1926, referentes à aplicação dos fundos das Caixas de Aposentadoria e Pensões, e dá outras providências. Rio de Janeiro, DF, 17 dez. 1930. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/legislacao/>>. Acesso em: 23 ago. 2011.

BRASIL. Decreto nº 22.872, de 29 de junho de 1933. Cria o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos, regula o seu funcionamento e dá outras providências. Rio de Janeiro, DF, 29 jun. 1933. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22872-29-junho-1933-503513-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 15 ago. 2011.

BRASIL. Decreto nº 1.749, de 28 de junho de 1937. Aprova novo regulamento para a aquisição de prédios destinados à moradia dos associados e à sede dos Institutos e Caixas de Aposentadoria e Pensões. Rio de Janeiro, DF, 28 jun. 1937. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-1749-28-junho-1937-345513-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 16 ago. 2011.

BRASIL (a). Decreto-Lei nº 9.124, de 4 de abril de 1946. Transforma o Departamento de Construções Proletárias da Secretaria Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal em Departamento de Habitação Popular, e dá outras providências. Rio de Janeiro, DF, 4 abr. 1946. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-9124-4-abril-1946-417145-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 30 ago. 2011.

BRASIL (b). Decreto-Lei nº 9.218, de 1º de maio de 1946. Autoriza a instituição da "Fundação da Casa Popular". Rio de Janeiro, DF, 1º maio 1946. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=104700>>. Acesso em 16 ago. 2011.

BRASIL (c). Decreto-Lei nº 9.777, de 6 de setembro de 1946. Estabelece bases financeiras para a "Fundação da Casa Popular" e dá outras providências. Rio de Janeiro, DF, 6 set. 1946. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del9777.htm>. Acesso em 4 ago. 2012.

BRASIL. Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964. Institui a correção monetária nos contratos imobiliários de interesse social, o sistema financeiro para aquisição da casa própria, cria o Banco Nacional da Habitação (BNH), e Sociedades de Crédito Imobiliário, as Letras Imobiliárias, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo e dá outras providências. Brasília, DF, 21 ago. 1964. Disponível em: <http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%204.380-1964?OpenDocument> Acesso em 12 ago. 2011.

BRASIL. Decreto-Lei nº 72, de 21 de novembro de 1966. Unifica os Institutos de Aposentadoria e Pensões e cria o Instituto Nacional de Previdência Social. Diário Oficial [da] União, Brasília. DF, 22 nov. 1966. Disponível em: <<http://www.domtotal.com/direito/pagina/detalhe/21807/decreto-lei-n-72-de-21-de-novembro-de-1966>>. Acesso em 15 ago. 2011.

Bibliotecas e Arquivos Pesquisados

Arquivo Municipal Washington Luís do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo

Biblioteca da Escola de Engenharia de São Carlos – USP

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP

Biblioteca Virtual do SEADE – Sistema Estadual de Armazenamento de Dados e Estatísticas – São Paulo

Biblioteca do Sindicato dos Bancários – São Paulo

Divisão do Arquivo Municipal de Processos - DGDP-2 - Departamento de Gestão de Documentos Públicos da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão – São Paulo